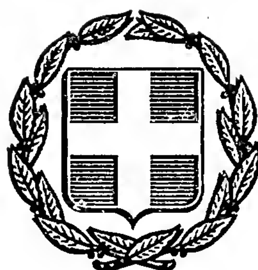


ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ
5 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1986

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
195

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 417

Αποδοχή τροποποιήσεων διατάξεων του παραρτήματος του Πρωτοκόλλου 1978 του σχετικού με τη διεθνή σύμβαση 1973 «πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία» (MARPOL 73/78) και κωδικοποίηση των κειμένων αυτών.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τα άρθρα δεύτερο, τρίτο, τέταρτο παράγρ. 1, έβδομο παράγρ. 1 (β) και (γ), ενδέκατο και δωδέκατο του Ν. 1269/82 (ΦΕΚ 89 Α'/82), με τον οποίο κυρώθηκε η διεθνής σύμβαση «πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία» του 1973 και το Πρωτόκολλο του 1978 που αναφέρεται σ' αυτή τη σύμβαση (MARPOL 73/88).

2. Την απόφαση της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) αριθ. 14 (20) της 7.9.1984 «υιοθέτηση τροποποιήσεων στο παράρτημα του πρωτοκόλλου 1978 του σχετικού με τη διεθνή σύμβαση MARPOL 73/78».

3. Τη γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας αριθ. 475/31.7.1986, με πρόταση των Υπουργών Εξωτερικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, αποφασίζουμε:

Άρθρο Πρώτο.

Αποδοχή τροποποιήσεων.

Γίνονται αποδεκτές οι τροποποιήσεις των διατάξεων του παραρτήματος του πρωτοκόλλου 1978 του σχετικού με τη διεθνή σύμβαση «πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία» του 1973 (MARPOL 73/78) που υιοθετήθηκαν με την απόφαση της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) αριθ. 14(20) της 7.9.1984, το κείμενο των οποίων στην αγγλική και σε μετάφραση στην ελληνική γλώσσα έχει ως εξής:

RESOLUTION MEPC.14 (20)

adopted on 7 September 1984

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE

NOTING the functions which Article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and resolution A.297 (VIII) confer on the Marine Environment Protection Committee for the consideration and adoption of amendments to the 1973 Convention,

NOTING FURTHER article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol"),

HAVING CONSIDERED at its twentieth session amendments to the 1978 Protocol proposed and circulated in accordance with article 16 (2) (a) of the 1973 Convention,

1. ADOPTS in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention amendments to the Annex of the 1978 Protocol, the text of which are set out in the Annex to the present resolution;

2. DETERMINES in accordance with article 16(2) (f) (iii) of the 1973 Convention that the amendments shall be deemed to have been accepted on 7 July 1985 unless prior to this date one third or more of the Parties or the Parties the combined merchant fleets of which constitute fifty per cent or more of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objections to the amendments;

3. INVITES the Parties to note that in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention the amendments shall enter into force on 7 January 1986 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention to transmit to all Parties to the 1978 Protocol certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to the 1978 Protocol copies of the resolution and its Annex.

Amendments to the Annex of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973

ANNEX I

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY OIL

Regulation 1

Definitions

The existing texts of paragraphs (26) and (27) are replaced by the following:

"(26) Notwithstanding the provisions of paragraph (6) of this Regulation, for the purposes of Regulations 13, 13B, 13E and 18(4) of this Annex, "new oil tanker" means an oil tanker:

(a) for which the building contract is placed after 1 June 1979; or

(b) in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction after 1 January 1980; or

(c) the delivery of which is after 1 June 1982; or

(d) which has undergone a major conversion:

(i) for which the contract is placed after 1 June 1979; or

(ii) in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 1 January 1980; or

(iii) which is completed after 1 June 1982;

except that, for oil tankers of 70,000 tons deadweight and above, the definition in paragraph (6) of this Regulation shall apply for the purposes of Regulation 13(1) of this Annex.

(27) Notwithstanding the provisions of paragraph (7) of this Regulation, for the purposes of Regulations 13, 13A, 13B, 13C, 13D, 18(5) and 18(6)(c) of this Annex, "existing oil tanker" means an oil tanker which is not a new oil tanker as defined in paragraph (26) of this Regulation."

Regulation 9

Control of Discharge of Oil

The existing text of sub-paragraph (1)(a)(vi) is replaced by the following:

"(vi) The tanker has in operation an oil discharge monitoring and control system and a slop tank arrangement as required by Regulation 15 of this Annex."

The existing text of sub-paragraphs (1)(b)(v) is replaced by the following:

"(v) The ship has in operation an oil discharge monitoring and control system, oily-water separating equipment, oil filtering equipment or other installation as required by Regulation 16 of this Annex."

The existing text of paragraph (4) is replaced by the following:

"(4) The provisions of paragraph (1) of this Regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast or unprocessed oily mixtures which without dilution have an oil content not exceeding 15 parts per million and which do not originate from cargo pump room bilges and are not mixed with oil cargo residues. The provisions of sub-paragraph (1)(b) of this Regulation shall not apply to the discharge of the processed oily mixture, provided that all of the following conditions are satisfied:

(a) the oily mixture does not originate from cargo pump room bilges;

(b) the oily mixture is not mixed with oil cargo residues;

(c) the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million; and

(d) the ship has in operation oil filtering equipment complying with Regulation 16(7) of this Annex."

Regulation 10

Methods for the Prevention of Oil Pollution from Ships while Operating in Special Areas

The existing texts of paragraphs (2), (3) and (4) are replaced by the following:

"(2) Subject to the provisions of Regulation 11 of this Annex:

(a) any discharge into the sea of oil or oily mixture from any oil tanker and any ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker shall be prohibited while in a special area;

(b) any discharge into the sea of oil or oily mixture from a ship of less than 400 tons gross tonnage, other than an oil tanker, shall be prohibited while in a special area, except when the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million or alternatively when all of the following conditions are satisfied:

(i) the ship is proceeding en route;

(ii) the oil content of the effluent is less than 100 parts per million; and

(iii) the discharge is made as far as practicable from the land, but in no case less than 12 nautical miles from the nearest land.

(3) (a) The provisions of paragraph (2) of this Regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast.

(b) The provisions of sub-paragraph (2)(a) of this Regulation shall not apply to the discharge of processed bilge water from machinery spaces, provided that all of the following conditions are satisfied:

(i) the bilge water does not originate from cargo pump room bilges;

(ii) the bilge water is not mixed with oil cargo residues;

(iii) the ship is proceeding en route;

(iv) the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million;

(v) the ship has in operation oil filtering equipment complying with Regulation 16(7) of this Annex; and

(vi) the filtering system is equipped with a stopping device which will ensure that the discharge is automatically stopped when the oil content of the effluent exceeds 15 parts per million.

(4) (a) No discharge into the sea shall contain chemicals or other substances in quantities or concentrations which are hazardous to the marine environment or chemicals or other substances introduced for the purpose of circumventing the conditions of discharge specified in this Regulation.

(b) The oil residues which cannot be discharged into the sea in compliance with paragraph (2) or (3) of this Regulation shall be retained on board or discharged to reception facilities."

Regulation 13

Segregated Ballast Tanks, Dedicated Clean Ballast Tanks and Crude Oil Washing

The existing text of paragraph (3) is replaced by the following:

"(3) In no case shall ballast water be carried in cargo tanks, except:

(a) on those rare voyages when weather conditions are so severe that, in the opinion of the master, it is necessary to carry additional ballast water in cargo tanks for the safety of the ship;

(b) in exceptional cases where the particular character of the operation of an oil tanker renders it necessary to carry ballast water in excess of the quantity required under paragraph (2) of this Regulation, provided that such operation of the oil tanker falls under the category of exceptional cases as established by the Organization.

Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with Regulation 9 of this Annex and in accordance with the requirements of Regulation 15 of this Annex and an entry shall be made in the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex."

Regulation 13A

Requirements for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks

Paragraph (4)(b) is deleted and paragraph (4)(a) is renumbered as (4).

Regulation 13B

Requirements for Crude Oil Washing

The following words are added to the end of paragraph (3):

"and as may be further amended."

Paragraph (5)(b) is deleted and paragraph (5)(a) is renumbered as (5).

Regulation 13C

Existing Tankers Engaged in Specific Trades

The first phrase of paragraph (1) is amended to read as follows:

"(1) Subject to the provisions of paragraph (2) of this Regulation, Regulation 13(7) to (10) of this Annex shall not apply to an existing oil tanker solely engaged in specific trades between: "

The existing text of paragraph (2)(a) is replaced by the following:

"(a) subject to the exceptions provided for in Regulation 11 of this Annex, all ballast water, including clean ballast water, and tank washing residues are retained on board and transferred to the reception facilities and the appropriate entry in the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex is endorsed by the competent Port State Authority;"

Paragraph (3) is deleted.

Regulation 14

The title of the Regulation is replaced by the following:

"Segregation of Oil and Water Ballast and Carriage of Oil in Forepeak Tanks"

The following new paragraphs are added to the existing text:

"(4) In a ship of 400 tons gross tonnage and above, for which the building contract is placed after 1 January 1982 or, in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction after 1 July 1982, oil shall not be carried in a forepeak tank or a tank forward of the collision bulkhead.

(5) All ships other than those subject to paragraph (4) of this Regulation shall comply with the provisions of that paragraph, as far as is reasonable and practicable."

Regulation 15

Retention of Oil on Board

The existing text of paragraph (2)(c) is replaced by the following:

"(c) The arrangements of the slop tank or combination of slop tanks shall have a capacity necessary to retain the slop generated by tank washings, oil residues and dirty ballast residues. The total capacity of the slop tank or tanks shall not be less than 3 per cent of the oil carrying capacity of the ships, except that the Administration may accept:

(i) 2 per cent for such oil tankers where the tank washing arrangements are such that once the slop tank or tanks are charged with washing water, this water is sufficient for tank washing and, where applicable, for providing the driving fluid for eductors, without the introduction of additional water into the system;

(ii) 2 per cent where segregated ballast tanks or dedicated clean ballast tanks are provided in accordance with Regulation 13 of this Annex, or where a cargo tank cleaning system using crude oil washing is fitted in accordance with Regulation 13B of this Annex. This capacity may be further reduced to 1.5 per cent for such oil tankers where the tank washing arrangements are such that once the slop tank or tanks are charged with washing water, this water is sufficient for tank washing and, where applicable, for providing the driving fluid for eductors, without the introduction of additional water into the system;

(iii) 1 per cent for combination carriers where oil cargo is only carried in tanks with smooth walls. This capacity may be further reduced to 0.8 per cent where the tank washing arrangements are such that once the slop tank or tanks are charged with washing water, this water is sufficient for tank washing and, where applicable, for providing the driving fluid for eductors, without the introduction of additional water into the system.

New oil tankers of 70,000 tons deadweight and above shall be provided with at least two slop tanks."

The last sentence of the existing text of paragraph (3)(a) is replaced by the following:

"(a) The oil discharge monitoring and control system shall be designed and installed in compliance with the Guidelines and Specifications for Oil Discharge Monitoring and Control Systems for Oil Tankers developed by the Organization.* Administrations may accept such specific arrangements as detailed in the Guidelines and Specifications."

The following footnote is added to paragraph (3)(a):

"* Reference is made to the Guidelines and Specifications for Oil Discharge Monitoring and Control Systems for Oil Tankers adopted by the Organization by Resolution A.496(XII)."

The existing text of paragraph (5) is replaced by the following:

"(5)(a) The Administration may waive the requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation for any oil tanker which engages exclusively on voyages both of 72 hours or less in duration and within 50 miles from the nearest land, provided that the oil tanker is engaged exclusively in trades between ports or terminals within a State party to the present Convention. Any such waiver shall be subject to the requirement that the oil tanker shall retain on board all oily mixtures for subsequent discharge to reception facilities and to the determination by the Administration that facilities available to receive such oily mixtures are adequate.

(b) The Administration may waive the requirements of paragraph (3) of this Regulation for oil tankers other than those referred to in sub-paragraph (a) of this paragraph in cases where:

(i) the tanker is an existing oil tanker of 40,000 tons deadweight or above, as referred to in Regulation 13C(1) of this Annex, engaged in specific trades, and the conditions specified in Regulation 13C(2) are complied with; or

(ii) the tanker is engaged exclusively in one or more of the following categories of voyages:

(1) voyages within special areas; or

(2) voyages within 50 miles from the nearest land outside special areas where the tanker is engaged in:

(aa) trades between ports or terminals of a State Party to the present Convention; or

(bb) restricted voyages as determined by the Administration, and of 72 hours or less in duration;

provided that all of the following conditions are complied with:

(3) all oily mixtures are retained on board for subsequent discharge to reception facilities;

(4) for voyages specified in sub-paragraph (b)(ii)(2) of this paragraph, the Administration has determined that adequate reception facilities are available to receive such oily mixtures in those oil loading ports or terminals the tanker calls at;

(5) the International Oil Pollution Prevention Certificate, when required, is endorsed to the effect that the ship is exclusively engaged in one or more of the categories of voyages specified in sub-paragraphs (b)(ii)(1) and (b)(ii)(2)(bb) of this paragraph; and

(6) the quantity, time, and port of the discharge are recorded in the Oil Record Book."

<u>The existing text of paragraph (7) is replaced by the following:</u>

"(7) The requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation shall not apply to oil tankers carrying asphalt or other products subject to the provisions of this Annex, which through their physical properties inhibit effective product/water separation and monitoring, for which the control of discharge under Regulation 9 of this Annex shall be effected by the retention of residues on board with discharge of all contaminated washings to reception facilities."

<u>Regulation 16</u>

<u>The existing text of Regulation 16 is replaced by the following:</u>

<u>Oil Discharge Monitoring and Control System and Oily-Water Separating and Oil Filtering Equipment</u>

(1) Any ship of 400 tons gross tonnage and above but less than 10,000 tons gross tonnage shall be fitted with oily-water separating equipment (100 ppm equipment) complying with paragraph (6) of this Regulation. Any such ship which carries large quantities of oil fuel shall comply with paragraph (2) of this Regulation or paragraph (1) of Regulation 14.

(2) Any ship of 10,000 tons gross tonnage and above shall be fitted either:

(a) with oily-water separating equipment (100 ppm equipment) complying with paragraph (6) of this Regulation and with an oil discharge monitoring and control system complying with paragraph (5) of this Regulation; or

(b) with oil filtering equipment (15 ppm equipment) complying with paragraph (7) of this Regulation.

(3) (a) The Administration may waive the requirements of paragraphs (1) and (2) of this Regulation for any ship engaged exclusively on:

(i) voyages within special areas; or

(ii) voyages within 12 miles of the nearest land outside special areas, provided the ship is in:

(1) trade between ports or terminals within a State party to the present Convention; or

(2) restricted voyages as determined by the Administration;

provided that all of the following conditions are complied with:

(iii) the ship is fitted with a holding tank having a volume adequate, to the satisfaction of the Administration, for the total retention on board of the oily bilge water;

(iv) all oily bilge water is retained on board for subsequent discharge to reception facilities;

(v) the Administration has determined that adequate reception facilities are available to receive such oily bilge water in a sufficient number of ports or terminals the ship calls at;

(vi) the International Oil Pollution Prevention Certificate, when required, is endorsed to the effect that the ship is exclusively engaged on the voyages specified in sub-paragraph (a)(i) or (a)(ii)(2) of this paragraph; and

(vii) the quantity, time, and port of the discharge are recorded in the Oil Record Book."

(b) The Administration shall ensure that ships of less than 400 tons gross tonnage are equipped, as far as practicable, to retain on board oil or oily mixtures or discharge them in accordance with the requirements of Regulation 9(1)(b) of this Annex.

(4) For existing ships the requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation shall apply three years after the date of entry into force of the present Convention.

(5) An oil discharge monitoring and control system shall be of a design approved by the Administration. In considering the design of the oil content meter to be incorporated into the system, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization.* The system shall be fitted with a recording device to provide a continuous record of the oil content in parts per million. This record shall be identifiable as to time and date and shall be kept for at least three years. The system shall come into operation when there is any discharge of effluent into the sea and shall be such as will ensure that any discharge of oily mixture is automatically stopped when the oil content of effluent exceeds that permitted by Regulation 9(1)(b) of this Annex. Any failure of the system shall stop the discharge and be noted in the Oil Record Book. The defective unit shall be made operable before the ship commences its next voyage unless it is proceeding to a repair port. Existing ships shall comply with all of the provisions specified above except that the stopping of the discharge may be performed manually.

(6) Oily-water separating equipment referred to in paragraphs (1) and (2)(a) of this Regulation shall be of a design approved by the Administration and shall be such as will ensure that any oily mixture discharged into the sea after passing through the system has an oil content of less than 100 parts per million. In considering the design of such equipment, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization.*

(7) Oil filtering equipment referred to in paragraph (2)(b) of this Regulation shall be of a design approved by the Administration and shall be such as will ensure that any oily mixture discharged into the sea after passing through the system or systems has an oil content not exceeding 15 parts per million. It shall be provided with alarm arrangements to indicate when this level cannot be maintained. In considering the design of such equipment, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization.* In the case of ships less than 10,000 tons gross tonnage, other than those carrying large quantities of oil fuel or those discharging bilge water under Regulation 10(3)(b), which are provided with oil filtering equipment in lieu of oily-water separating equipment, the requirements for the alarm arrangements shall be complied with as far as reasonable and practicable."

<u>The following footnote is added to paragraphs (5), (6) and (7) of Regulation 16:</u>

"* Reference is made to the Recommendation on International Performance Specifications for Oily Water Separating Equipment and Oil Content Meters adopted by the Organization by Resolution A.393(X)."

Regulation 18

Pumping, Piping and Discharge Arrangements of Oil Tankers

The existing text of Regulation 18 is replaced by the following:

"(1) In every oil tanker, a discharge manifold for connexion to reception facilities for the discharge of dirty ballast water or oil contaminated water shall be located on the open deck on both sides of the ship.

(2) In every oil tanker, pipelines for the discharge to the sea of ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas which may be permitted under Regulation 9 or Regulation 10 of this Annex shall be led to the open deck or to the ship's side above the waterline in the deepest ballast condition. Different piping arrangements to permit operation in the manner permitted in sub-paragraphs (6)(a) to (e) of this Regulation may be accepted.

(3) In new oil tankers means shall be provided for stopping the discharge into the sea of ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas, other than those discharges below the waterline permitted under paragraph (6) of this Regulation, from a position on the upper deck or above located so that the manifold in use referred to in paragraph (1) of this Regulation and the discharge to the sea from the pipelines referred to in paragraph (2) of this Regulation may be visually observed. Means for stopping the discharge need not be provided at the observation position if a positive communication system such as a telephone or radio system is provided between the observation position and the discharge control position.

(4) Every new oil tanker required to be provided with segregated ballast tanks or fitted with a crude oil washing system shall comply with the following requirements:

(a) it shall be equipped with oil piping so designed and installed that oil retention in the lines is minimized; and

(b) means shall be provided to drain all cargo pumps and all oil lines at the completion of cargo discharge, where necessary by connexion to a stripping device. The line and pump drainings shall be capable of being discharged both ashore and to a cargo tank or a slop tank. For discharge ashore a special small diameter line shall be provided and shall be connected outboard of the ship's manifold valves.

(5) Every existing crude oil tanker required to be provided with segregated ballast tanks, or to be fitted with a crude oil washing system, or to operate with dedicated clean ballast tanks, shall comply with the provisions of paragraph (4)(b) of this Regulation.

(6) On every oil tanker the discharge of ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas shall take place above the waterline, except as follows:

(a) Segregated ballast and clean ballast may be discharged below the waterline:

(i) in ports or at offshore terminals, or
(ii) at sea by gravity,

provided that the surface of the ballast water has been examined immediately before the discharge to ensure that no contamination with oil has taken place.

(b) Existing oil tankers which, without modification, are not capable of discharging segregated ballast above the waterline may discharge segregated ballast below the waterline at sea, provided that the surface of the ballast water has been examined immediately before the discharge to ensure that no contamination with oil has taken place.

(c) Existing oil tankers operating with dedicated clean ballast tanks, which without modification are not capable of discharging ballast water from dedicated clean ballast tanks above the waterline, may discharge this ballast below the waterline provided that the discharge of the ballast water is supervised in accordance with Regulation 13A(3) of this Annex.

(d) On every oil tanker at sea, dirty ballast water or oil contaminated water from tanks in the cargo area, other than slop tanks, may be discharged by gravity below the waterline, provided that sufficient time has elapsed in order to allow oil/water separation to have taken place and the ballast water has been examined immediately before the discharge with an oil/water interface detector referred to in Regulation 15(3)(b) of this Annex, in order to ensure that the height of the interface is such that the discharge does not involve any increased risk of harm to the marine environment.

(e) On existing oil tankers at sea, dirty ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas may be discharged below the waterline, subsequent to or in lieu of the discharge by the method referred to in sub-paragraph (d) of this paragraph, provided that:

(i) a part of the flow of such water is led through permanent piping to a readily accessible location on the upper deck or above where it may be visually observed during the discharge operation; and

(ii) such part flow arrangements comply with the requirements established by the Administration, which shall contain at least all the provisions of the Specifications for the Design, Installation and Operation of a Part Flow System for Control of Overboard Discharges adopted by the Organization."

Regulation 20

Oil Record Book

The existing texts of paragraphs (1) and (2) are replaced by the following:

"(1) Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above and every ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker shall be provided with an Oil Record Book Part I (Machinery Space Operations). Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above shall also be provided with an Oil Record Book Part II (Cargo/Ballast Operations). The Oil Record Book(s), whether as a part of the ship's official log book or otherwise, shall be in the Form(s) specified in Appendix III to this Annex.

(2) The Oil Record Book shall be completed on each occasion, on a tank to tank basis if appropriate, whenever any of the following operations take place in the ship:

(a) for machinery space operations (all ships):

(i) ballasting or cleaning of oil fuel tanks;
(ii) discharge of dirty ballast or cleaning water from tanks referred to under (i) of the sub-paragraph;

(iii) disposal of oily residues (sludge);

(iv) discharge overboard or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces.

(b) for cargo/ballast operations (oil tankers):

(i) loading of oil cargo;

(ii) internal transfer of oil cargo during voyage;

(iii) unloading of oil cargo;

(iv) ballasting of cargo tanks and dedicated clean ballast tanks;

(v) cleaning of cargo tanks including crude oil washing;

(vi) discharge of ballast except from segregated ballast tanks;

(vii) discharge of water from slop tanks;

(viii) closing of all applicable valves or similar devices after slop tank discharge operations;

(ix) closing of valves necessary for isolation of dedicated clean ballast tanks from cargo and stripping lines after slop tank discharge operations;

(x) disposal of residues."

The second sentence of paragraph (4) is replaced by the following:

"Each completed operation shall be signed by the officer or officers in charge of the operations concerned and each completed page shall be signed by the master of the ship."

The following new paragraph is added to the existing text:

"(7) For oil tankers of less than 150 tons gross tonnage operating in accordance with Regulation 15(4) of this Annex an appropriate Oil Record Book should be developed by the Administration."

Regulation 21

Special Requirements for Drilling Rigs and other Platforms

The following new sub-paragraph is added to the existing text:

"(d) Outside special areas and more than 12 nautical miles from the nearest land and subject to the provisions of Regulation 11 of this Annex, the discharge from such drilling rigs and platforms when stationary into the sea of oil or oily mixtures shall be prohibited except when the oil content of the discharges without dilution does not exceed 100 parts per million unless there are appropriate national regulations which are more stringent, in which case the appropriate national regulations shall apply."

Regulation 25

Subdivision and Stability

The existing text of sub-paragraph (a) of paragraph (2) is replaced by the following and sub-paragraphs (b), (c) and (d) are renumbered as (d), (e) and (f):

"(a) Side damage

(i)	Longitudinal extent	1/3 ($L^{2/3}$) or 14.5 metres, whichever is less
(ii)	Transverse extent (Inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level of the summer load line)	B/5 or 11.5 metres, whichever is less
(iii)	Vertical extent	From the moulded line of the bottom shell plating at centreline, upwards without limit

(b) Bottom damage

		For 0.3L from the forward perpendicular of the ship	Any other part of the ship
(i)	Longitudinal extent	1/3($L^{2/3}$) or 14.5 metres, whichever is less	1/3($L^{2/3}$) or 5 metres, whichever is less
(ii)	Transverse extent	B/6 or 10 metres, whichever is less	B/6 or 5 metres, whichever is less
(iii)	Vertical extent	B/15 or 6 metres, whichever is less, measured from the moulded line of the bottom shell plating at centreline	B/15 or 6 metres, whichever is less, measured from the moulded line of the bottom shell plating at centreline

(c) if any damage of a lesser extent than the maximum extent of damage specified in sub-paragraphs (a) and (b) of this paragraph would result in a more severe condition, such damage shall be considered."

The existing text of sub-paragraph (3)(c) is replaced by the following:

"(c) The stability in the final stage of flooding shall be investigated and may be regarded as sufficient if the righting lever curve has at least a range of 20 degrees beyond the position of equilibrium in association with a maximum [illegible] ting lever of at least 0.1 metre within the 20 degre[illegible] ea under the curve within this range shall not be le[illegible] .0175 metre radians. Unprotected openings shall not be immersed within this range unless the space concerned is assumed to be flooded. Within this range, the immersion of any of the openings listed in sub-paragraph (a) of this paragraph and other openings capable of being closed weathertight may be permitted."

The following new sub-paragraph is added to the existing text of paragraph (3):

"(e) Equalization arrangements requiring mechanical aids such as valves or cross-levelling pipes, if fitted, shall not be considered for the purpose of reducing an angle of heel or attaining the minimum range of residual stability to meet the requirements of sub-paragraphs (a), (b) and (c) of this paragraph and sufficient residual stability shall be maintained during all stages where equalization is used. Spaces which are linked by ducts of a large cross-sectional area may be considered to be common."

The existing text of paragraph (4)(b) is replaced by the following:

"(b) The permeabilities assumed for spaces flooded as a result of damage shall be as follows:

Spaces	Permeabilities
Appropriated to stores	0.60
Occupied by accommodation	0.95
Occupied by machinery	0.85
Voids	0.95
Intended for consumable liquids	0 to 0.95*
Intended for other liquids	0 to 0.95*

* The permeability of partially filled compartments shall be consistent with the amount of liquid carried in the compartment. Whenever damage penetrates a tank containing liquids, it shall be assumed that the contents are completely lost from that compartment and replaced by salt water up to the level of the final plane of equilibrium."

The first phrase of paragraph (5) is amended to read:

"(5) The Master of every new oil tanker and the person in charge of a new non-self-propelled oil tanker to which this Annex applies shall be supplied in an approved form with: "

Α Π Ο Φ Α Σ Η

ΜΕΡC / 14(20)

Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος που υιοθετήθηκε την 7 Σεπτεμβρίου 1984

ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΣΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ 1978 ΤΟΥ ΣΧΕΤΙΚΟΥ ΜΕ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ 1973 ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ:

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ,

ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ τις αρμοδιότητες που το Άρθρο 16 της Διεθνούς Σύμβασης 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, (στο εξής αναφερόμενη σαν "Σύμβαση 1973") και η απόφαση Α297 (VIII) παρέχουν στην Επιτροπή Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος για την εξέταση και υιοθέτηση τροποποιήσεων στην Σύμβαση 1973.

ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ ΠΑΡΑ ΠΕΡΑ το άρθρο VI του Πρωτοκόλλου 1978 που αναφέρεται στη Διεθνή Σύμβαση 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, (στο εξής αναφερόμενο σαν "Πρωτόκολλο 1978"),

ΕΧΟΝΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙ κατά την 20η σύνοδό της τις τροποποιήσεις του Πρωτοκόλλου 1978 που προτάθηκαν και οι οποίες κυκλοφόρησαν σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(α) της Σύμβασης 1973,

1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(δ) της Σύμβασης 1973 τις τροποποιήσεις στο παράρτημα του Πρωτοκόλλου 1978 το κείμενο των οποίων περιέχεται στο παράρτημα της απόφασης αυτής.

2. ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(στ)(ιιι) της Σύμβασης 1973, ότι οι τροποποιήσεις πρέπει να θεωρούνται ότι έχουν γίνει αποδεκτές την 7η Ιουλίου 1985, εκτός αν, πριν από την ημερομηνία αυτή το ένα τρίτο των Μερών ή περισσότερα ή τα Μέρη των οποίων η συνολική χωρητικότητα των εμπορικών τους στόλων συνιστά το 50% ή περισσότερο της παγκόσμιας χωρητικότητας γνωστοποιήσουν στον Οργανισμό τις αντιρρήσεις για τις τροποποιήσεις.

3. ΠΡΟΣΚΑΛΕΙ τα Μέρη να λάβουν υπόψη ότι σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(ζ)(ιι) της Σύμβασης 1973, οι τροποποιήσεις θα τεθούν σε ισχύ την 7 Ιανουαρίου 1986 με την αποδοχή τους από αυτά σύμφωνα με τη προηγούμενη παράγραφο 2.

4. ΠΑΡΑΚΑΛΕΙ το Γενικό Γραμματέα σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(ε) της Σύμβασης 1973, να διαβιβάσει σε όλα τα Μέρη του Πρωτοκόλου 1978 επικυρωμένα αντίγραφα της απόφασης αυτής και το κείμενο των τροποποιήσεων που περιέχεται στο παράρτημα.

5. ΠΑΡΑΠΕΡΑ ΠΑΡΑΚΑΛΕΙ το Γενικό Γραμματέα να διαβιβάσει στα Μέλη του Οργανισμού τα οποία δεν είναι Μέρη του Πρωτοκόλλου 1978 αντίγραφα της απόφασης και του Παραρτήματος αυτής.

Τροποποιήσεις του Παραρτήματος του Πρωτοκόλλου 1978 που αναφέρεται στη Διεθνή Σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, 1973.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

Κανονισμός 1

Ορισμοί

Το υπάρχον κείμενο των παραγράφων (26) και (27) να αντικατασταθεί ως εξής:

"(26) Ανεξάρτητα από τις διατάξεις της παραγράφου (6) του κανονισμού αυτού, για τους σκοπούς των κανονισμών 13, 13Β, 13Ε και 18(4) του Παραρτήματος αυτού, "νέο πετρελαιοφόρο" είναι εκείνο:

(α) του οποίου το συμβόλαιο κατασκευής υπογράφηκε μετά την 1η Ιουνίου 1979, ή

(δ) σε περίπτωση που δεν υπάρχει συμβόλαιο κατασκευής η τρόπιδά του τέθηκε ή βρίσκεται σε παρόμοιο στάδιο κατασκευής την 1η Ιανουαρίου 1980, ή

(γ) παραδόθηκε μετά την 1η Ιουνίου 1982, ή

(δ) υπέστει μετασκευή ευρείας έκτασης:

(ι) της οποίας το συμβόλαιο υπογράφηκε μετά την 1η Ιουνίου 1979, ή

(ιι) σε περίπτωση που δεν υπάρχει συμβόλαιο, οι εργασίες μετασκευής άρχισαν μετά την 1η Ιανουαρίου 1980, ή

(ιιι) αυτή περατώθηκε μετά την 1η Ιουνίου 1982, με εξαίρεση τα πετρελαιοφόρα 70.000 τόννων νεκρού βάρους (ΟΝΤ) και πάνω, ο ορισμός της παραγράφου (6) του κανονισμού αυτού θα εφαρμόζεται για τους σκοπούς του κανονισμού 13(1) του παραρτήματος αυτού.

(27) Ανεξάρτητα από τις διατάξεις της παραγράφου 7 του κανονισμού αυτού, για τους σκοπούς των κανονισμών 13, 13Α, 13Β, 13Γ, 13Δ, 18(5) και 18(6)(γ) του παραρτήματος αυτού "υπάρχον πετρελαιοφόρο" είναι εκείνο που δεν είναι νέο όπως ορίζεται στην παράγραφο 26 του κανονισμού αυτού".

Κανονισμός 9

Έλεγχος της απόρριψης πετρελαίου

Το υπάρχον κείμενο της υποπαραγράφου 1(α)(νι) αντικαθίσταται ως εξής:

"(νι) Το δεξαμενόπλοιο έχει σε λειτουργία σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης πετρελαίου και διάταξη δεξαμενής καταλοίπων όπως απαιτείται από τον κανονισμό 15 του παραρτήματος αυτού".

Το υπάρχον κείμενο της υποπαραγράφου 1(β)(ν) αντικαθίσταται ως εξής:

"(ν) Το πλοίο έχει σε λειτουργία σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης πετρελαίου, εξοπλισμό διαχωρισμού πετρελαίου/νερού, φίλτρο πετρελαίου ή άλλη εγκατάσταση όπως απαιτείται από τον κανονισμό 16 του παραρτήματος αυτού".

Το υπάρχον κείμενο της υποπαραγρ. (4) αντικαθίσταται ως εξής:

"(4) Οι διατάξεις της παραγράφου (1) του κανονισμού αυτού δεν εφαρμόζονται κατά την απόρριψη καθαρού ή διαχωρισμένου έρματος ή μη επεξεργασμένων πετρελαιοειδών μιγμάτων, των οποίων η περιεκτικότητα σε πετρέλαιο, χωρίς αραίωση δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο (PPM) και τα οποία δεν προέρχονται από υδροσυλλέκτες αντλιοστασίου φορτίου και δεν έχουν αναμιχθεί με κατάλοιπα φορτίου. Οι διατάξεις της παραγράφου (1)(β) του κανονισμού αυτού, δεν εφαρμόζονται κατά την απόρριψη πετρελαιοειδών μιγμάτων που έχουν υποστεί επεξεργασία με την προϋπόθεση τήρησης των ακολούθων συνθηκών:

(α) τα πετρελαιοειδή μίγματα δεν προέρχονται από τους υδροσυλλέκτες του αντλιοστασίου φορτίου,

(β) τα πετρελαιοειδή μίγματα δεν έχουν αναμιχθεί με κατάλοιπα φορτίου,

(γ) το περιεχόμενο πετρέλαιο χωρίς αραίωση των καταλοίπων δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο (PPM)· και

(δ) το πλοίο έχει σε λειτουργία σύστημα φίλτρου πετρελαίου, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού 16(7) του παραρτήματος αυτού".

Κανονισμός 10

Μέθοδοι για την αποφυγή ρύπανσης από πετρέλαια από πλοία που ταξιδεύουν σε ειδικές περιοχές.

Τα υπάρχοντα κείμενα των παραγράφων (2),(3) και (4) αντικαθίστανται ως εξής:

"(2) Επιφυλασσομένων των διατάξεων του κανονισμού 11 του Παραρτήματος αυτού:

(α) απαγορεύεται οποιαδήποτε απόρριψη στη θάλασσα πετρελαίου ή πετρελαιώδους μίγματος από κάθε πετρελαιοφόρο και από κάθε πλοίο ολικής χωρητικότητας 400 κόρων και πάνω που δεν είναι πετρελαιοφόρο, όταν αυτό βρίσκεται σε ειδική περιοχή.

(β) απαγορεύεται οποιαδήποτε απόρριψη στη θάλασσα πετρελαίου ή πετρελαιώδους μίγματος από πλοίο ολικής χωρητικότητας κάτω από 400 κόρους που δεν είναι πετρελαιοφόρο όταν αυτό βρίσκεται σε ειδική περιοχή, εκτός αν η περιεκτικότητα σε πετρέλαιο των αποβλήτων χωρίς αραίωση δεν είναι μεγαλύτερη από 15 PPM (μέρη ανά εκατομμύρια μερών) ή εναλλακτικά όταν ικανοποιούνται όλες οι παρακάτω συνθήκες:

(ι) το πλοίο βρίσκεται κανονικά σε πορεία·

(ιι) η περιεκτικότητα σε πετρέλαιο των αποβλήτων είναι μικρότερη από 100 PPM (μερών ανά εκατομμύριο μερών)· και

(ιιι) η απόρριψη πραγματοποιείται όσο είναι πρακτικά δυνατό μακρυά από την ακτή, αλλά σε καμμιά περίπτωση λιγότερο από 12 ναυτικά μίλια από την πλησιέστερη ακτή.

(3)(α) Οι διατάξεις της παραγράφου (2) του κανονισμού αυτού δεν θα εφαρμόζονται όταν γίνεται απόρριψη καθαρού έρματος ή έρματος που προέρχεται από δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος.

(β) Οι διατάξεις της υποπαραγράφου (2) (α) του κανονισμού αυτού δεν θα εφαρμόζονται στις περιπτώσεις απόρριψης επεξεργασμένου νερού των υδροσυλλεκτών των χώρων του μηχανοστασίου, με την προϋπόθεση ότι ικανοποιούνται όλες οι παρακάτω συνθήκες:

(ι) το νερό των υδροσυλλεκτών δεν προέρχεται από τους υδροσυλλέκτες του αντλιοστασίου φορτίου·

(ιι) το νερό των υδροσυλλεκτών δεν αναμίχθηκε με κατάλοιπα φορτίου πετρελαίου·

(ιιι) το πλοίο βρίσκεται κανονικά σε πορεία·

(ιν) η περιεκτικότητα σε πετρέλαιο των αποβλήτων δεν υπερβαίνει τα 15 PPM (μέρη ανά εκατομμύριο)·

(ν) το πλοίο έχει σε λειτουργία συσκευή φίλτρου που είναι σύμφωνη με τον κανονισμό 16(7) του παραρτήματος αυτού.

(νι) το σύστημα φίλτρων είναι εξοπλισμένο με μηχανισμό διακοπής, ο οποίος θα εξασφαλίζει την αυτόματη διακοπή της απόρριψης, όταν η περιεκτικότητα σε πετρέλαιο των αποβλήτων υπερβεί τα 15 PPM (μερών ανά εκατομμύριο).

(4)(α) Σε καμμιά περίπτωση το απορριπτόμενο νερό δεν θα περιέχει χημικές ή άλλες ουσίες σε ποσότητες ή συγκεντρώσεις που είναι επιβλαβείς για το θαλάσσιο περιβάλλον, ή χημικές ή άλλες ουσίες που εισάγονται με σκοπό την καταστρατήγηση των συνθηκών απόρριψης, που καθορίζονται στον κανονισμό αυτό.

(β) Τα κατάλοιπα πετρελαίου που δεν είναι δυνατό να απορριφθούν στη θάλασσα σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων (2) ή (3) του κανονισμού αυτού, θα κρατούνται στο πλοίο, ή θα παραδίδονται σε ευκολίες υποδοχής".

Κανονισμός 13

Δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος, δεξαμενές καθαρού έρματος και καθαρισμός με αργό πετρέλαιο.

Το υπάρχον κείμενο της παραγράφου (3) να αντικατασταθεί ως εξής:

"(3) Σε καμμιά περίπτωση δεν πρέπει να τοποθετείται θαλάσσερμα στις δεξαμενές φορτίου πλην:

(α) σπανίων περιπτώσεων ταξιδίων με καιρικές συνθήκες τόσο δυσμενείς που κατά τη γνώμη του πλοιάρχου πρέπει να τοποθετηθεί πρόσθετο θαλάσσερμα στις δεξαμενές φορτίου για την ασφάλεια του πλοίου·

(β) εξαιρετικών περιπτώσεων όπου ο ιδιαίτερος χαρακτήρας της λειτουργικότητας ενός πετρελαιοφόρου καθιστά αναγκαία την τοποθέτηση θαλασσέρματος πέρα από την ποσότητα που απαιτείται σύμφωνα με την παράγραφο (2) του κανονισμού αυτού, με την προϋπόθεση ότι η λειτουργικότητα αυτή περιλαμβάνεται στην κατηγορία των εξαιρετικών περιπτώσεων που έχουν καθιερωθεί από τον Οργανισμό. Το πρόσθετο αυτό έρμα πρέπει να υποστεί επεξεργασία και να απορριφθεί σύμφωνα με τον κανονισμό 9 του παραρτήματος αυτού και σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού 15 του ίδιου παραρτήματος. Κατάλληλη εγγραφή πρέπει να γίνει στο βιβλίο πετρελαίου που προβλέπεται από τον κανονισμό 20 του παραρτήματος αυτού".

Κανονισμός 13Α

Απαιτήσεις για πετρελαιοφόρα με δεξαμενές αποκλειστικά για καθαρό έρμα

Η παράγραφος (4)(β) να διαγραφεί και η παράγραφος (4)(α) να αριθμηθεί ως (4).

Κανονισμός 13Β

Απαιτήσεις για την πλύση με αργό πετρέλαιο

Οι παρακάτω λέξεις να προστεθούν στο τέλος της παραγράφου (3): "και όπως μπορεί να τροποποιηθούν στο μέλλον".

Η παράγραφος (5)(β) να διαγραφεί και η παράγραφος (5)(α) να αριθμηθεί ως (5).

Κανονισμός 13Γ

Υπάρχοντα δεξαμενόπλοια που εκτελούν ειδικά ταξίδια

Η πρώτη φράση της παραγράφου (1) τροποποιείται ως εξής:

"(1) Σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου (2) του κανονισμού αυτού, ο κανονισμός 13(7) έως (10) του παραρτήματος αυτού, δεν θα εφαρμόζεται σε υπάρχοντα δεξαμενόπλοια που εκτελούν ειδικούς πλόες αποκλειστικά μεταξύ:"

Το υπάρχον κείμενο της παραγράφου (2)(α) αντικαθίσταται ως εξής:

"(α) Σύμφωνα με τις εξαιρέσεις που προβλέπονται στον κανονισμό 11 του παραρτήματος αυτού, όλο το θαλάσσερμα, συμπεριλαμβανομένου και του καθαρού έρματος και των εκπλυμάτων πλύσης των δεξαμενών κρατούνται στο πλοίο και μεταφέρονται στις ευκολίες υποδοχής. Κατάλληλη εγγραφή θα γίνεται στο βιβλίο πετρελαίου που αναφέρεται στον κανονισμό 20 αυτού του παραρτήματος, το οποίο θα θεωρείται από την αρμόδια Αρχή του λιμανιού κατάπλου".

Η παράγραφος (3) να διαγραφεί.

Κανονισμός 14

Ο τίτλος του κανονισμού ν'αντικατασταθεί ως εξής:

"Διαχωρισμός πετρελαίου και θαλασσέρματος και μεταφορά πετρελαίου στις πλωριές δεξαμενές ζυγοστάθμισης".

Οι εξής νέες παράγραφοι να προστεθούν στο υπάρχον κείμενο:

"(4) Σε κάθε πλοίο ολικής χωρητικότητας 400 κόρων και πάνω του οποίου το συμβόλαιο κατασκευής υπογράφηκε μετά την 1η Ιανουαρίου 1982, ή σε περίπτωση που δεν υπάρχει συμβόλαιο κατασκευής η τρόπιδα του οποίου τέθηκε, ή αυτό βρισκόταν σε παρόμοιο στάδιο κατασκευής μετά την 1η Ιουλίου 1982 δεν πρέπει να μεταφέρεται πετρέλαιο στην πλωριά δεξαμενή ζυγοστάθμισης ή στη δεξαμενή που βρίσκεται πρώραθεν της φρακτής σύγκρουσης.

(5) Όλα τα πλοία εκτός από εκείνα που εμπίπτουν στην παράγραφο (4) του κανονισμού αυτού, θα συμμορφώνονται με τις διατάξεις της παραγράφου αυτής, όσο είναι λογικό και πρακτικά δυνατό".

Κανονισμός 15

Αποθήκευση πετρελαίου στο πλοίο

Το υπάρχον κείμενο της παραγράφου (2)(γ) να αντικατασταθεί ως εξής:

"(γ) Οι διατάξεις της δεξαμενής καταλοίπων ή ο συνδυασμός των δεξαμενών καταλοίπων, πρέπει να έχουν την αναγκαία χωρητικότητα για συγκράτηση των καταλοίπων πετρελαίου και ακαθάρτου έρματος, τα οποία παράγονται κατά την πλύση των δεξαμενών. Η συνολική χωρητικότητα της δεξαμενής ή των δεξαμενών καταλοίπων δεν πρέπει να είναι μικρότερη από το 3% της σε πετρέλαιο μεταφορικής ικανότητας των πλοίων, εκτός αν η Αρχή μπορεί να δεχθεί:

(ι) το 2% για τα πετρελαιοφόρα εκείνα, που οι διατάξεις πλύσης των δεξαμενών είναι τέτοιες, ώστε όταν η δεξαμενή ή δεξαμενές καταλοίπων πληρωθούν με νερό που χρησιμοποιείται για την πλύση, η ποσότητα αυτή να επαρκεί για την εργασία αυτή, καθώς και για την λειτουργία των τζιφαριών που λειτουργούν με νερό σε περίπτωση που το πλοίο διαθέτει, χωρίς να χρειάζεται να διοχετευθεί στο σύστημα πρόσθετη ποσότητα νερού·

(ιι) το 2% σε περίπτωση που υπάρχουν δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος (SBT) ή δεξαμενές καθαρού έρματος (CBT), σύμφωνα με τον κανονισμό 13 του παραρτήματος αυτού, ή σε περίπτωση που για την πλύση των δεξαμενών χρησιμοποιείται σύστημα COW, τοποθετημένο σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του κανονισμού 13Β του ίδιου παραρτήματος. Η χωρητικότητα αυτή μπορεί να μειωθεί ακόμη στο 1,5% στα πετρελαιοφόρα εκείνα που οι διατάξεις πλύσης είναι τέτοιες ώστε όταν η δεξαμενή ή δεξαμενές καταλοίπων γεμίσουν με νερό που χρησιμοποιείται για την πλύση, η ποσότητα αυτή να επαρκεί για την εργασία αυτή, καθώς και για την λειτουργία των τζιφαριών που λειτουργούν με νερό, σε περίπτωση που το πλοίο διαθέτει, χωρίς να χρειάζεται πρόσθετη ποσότητα νερού να διοχετευθεί στο σύστημα·

(ιιι) το 1% για τα πλοία συνδυασμένων φορτίων εφόσον το φορτίο πετρελαίου μεταφέρεται μόνο σε δεξαμενές με λεία τοιχώματα. Η χωρητικότητα αυτή μπορεί ακόμη να μειωθεί στο 0,8% σε περίπτωση που οι διατάξεις πλύσης των δεξαμενών είναι τέτοιες ώστε όταν η δεξαμενή ή δεξαμενές καταλοίπων γεμίσουν με νερό που χρησιμοποιείται για την πλύση η ποσότητα αυτή να επαρκεί για την εργασία αυτή, καθώς και για τη λειτουργία των τζιφαριών που λειτουργούν με νερό σε περίπτωση που το πλοίο διαθέτει χωρίς να χρειάζεται πρόσθετη ποσότητα νερού να διοχετευθεί στο σύστημα.

Νέα πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 70.000 τόννων και πάνω πρέπει να είναι εφοδιασμένα με δύο τουλάχιστο δεξαμενές καταλοίπων".

Η τελευταία παράγραφος (3)(α) του υπάρχοντος κειμένου να αντικατασταθεί ως εξής:

"(α) Το σύστημα ελέγχου και παρακολούθησης της απόρριψης πετρελαίου πρέπει να μελετηθεί και να τοποθετηθεί σύμφωνα με τις οδηγίες και προδιαγραφές των συστημάτων ελέγχου και παρακολούθησης απόρριψης πετρελαίου που προορίζονται για πετρελαιοφόρα που καταρτίσθηκαν από τον Οργανισμό*. Οι Αρχές μπορούν να αποδέχονται ειδικές διατάξεις όπως με λεπτομέρεια περιέχονται στις οδηγίες και προδιαγραφές".

Το υπάρχον κείμενο της παραγράφου (5) αντικαθίσταται ως εξής:

"(5)(α) Η Αρχή μπορεί να εξαιρέσει από τις απαιτήσεις των παραγράφων (1),(2) και (3) του κανονισμού αυτού κάθε δεξαμενόπλοιο που εκτελεί αποκλειστικά ταξίδια 72 ωρών ή μικρότερα και μέσα σε 50 μίλια από την πλησιέστερη ακτή, με την προϋπόθεση ότι το δεξαμενόπλοιο εκτελεί αποκλειστικά ταξίδια μεταξύ λιμανιών ή σταθμών ενός κράτους μέλους της σύμβασης αυτής. Κάθε τέτοια εξαίρεση θα υπόκειται στην απαίτηση ότι το δεξαμενόπλοιο θα πρέπει να κρατεί επ'αυτού όλα τα πετρελαιοειδή μίγματα και στη συνέχεια να τα παραδίνει στις ευκολίες υποδοχής, που σύμφωνα με απόφαση της Αρχής είναι διαθέσιμες και επαρκείς για την παραλαβή τέτοιων πετρελαιοειδών μιγμάτων.

(β) Η Αρχή μπορεί να εξαιρέσει από τις απαιτήσεις της παραγράφου (3) αυτού του κανονισμού για δεξαμενόπλοια άλλα εκτός από εκείνα που αναφέρονται στην υποπαράγραφο (α) της παραγράφου αυτής, σε περιπτώσεις που:

(ι) το δεξαμενόπλοιο είναι υπάρχον 40.000 τόννων νεκρού βάρους και πάνω, όπως αναφέρεται στον κανονισμό 13Γ(1) του παραρτήματος αυτού, το οποίο εκτελεί ειδικά ταξίδια και τηρεί τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στον κανονισμό 13Γ(2)· ή

(ιι) το δεξαμενόπλοιο απασχολείται αποκλειστικά σε μία ή περισσότερες από τις παρακάτω περιπτώσεις ταξειδιών:

(1) ταξίδια μέσα σε ειδικές περιοχές, ή

(2) ταξίδια μέσα σε 50 μίλια από την πλησιέστερη ακτή, εκτός ειδικών περιοχών, όπου το δεξαμενόπλοιο απασχολείται:

(αα) σε ταξίδια μεταξύ λιμανιών και σταθμών κράτους μέλους της σύμβασης αυτής, ή

(ββ) σε περιορισμένα ταξίδια όπως προσδιορίζονται από την Αρχή διάρκειας 72 ωρών ή μικρότερης με την προϋπόθεση ότι συμμορφώνεται με τις εξής συνθήκες:

(3) όλα τα πετρελαιοειδή μίγματα κρατούνται στο πλοίο και στη συνέχεια παραδίνονται σε ευκολίες υποδοχής·

(4) για τα ταξίδια που καθορίζονται στην υποπαράγραφο (β)(ιι)(2) της παραγράφου αυτής, η Αρχή αποφασίζει ότι οι ευκολίες υποδοχής είναι επαρκείς για την παραλαβή των πετρελαιοειδών μιγμάτων στα λιμάνια φόρτωσης ή σταθμούς που το δεξαμενόπλοιο προσεγγίζει·

(5) στο διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης από πετρέλαιο, εφόσον απαιτείται, οπισθογραφείται για το γεγονός ότι το πλοίο απασχολείται αποκλειστικά σε ταξίδια μιας ή περισσοτέρων κατηγοριών, όπως αυτές καθορίζονται στις υποπαραγράφους (β)(ιι)(1) και (β)(ιι)(2)(ββ) της παραγράφου αυτής· και

(6) η ποσότητα, η ημερομηνία και το λιμάνι παράδοσης καταχωρούνται στο βιβλίο πετρελαίου".

Το υπάρχον κείμενο της παραγράφου (7) αντικαθίσταται ως εξής:

"(7) Οι απαιτήσεις των παραγράφων (1),(2) και (3) του κανονισμού αυτού, δεν θα εφαρμόζονται σε πετρελαιοφόρα που μεταφέρουν άσφαλτο ή άλλα προϊόντα που υπόκεινται στις διατάξεις του παραρτήματος αυτού, τα οποία λόγω των φυσικών τους ιδιοτήτων εμποδίζουν τον αποτελεσματικό διαχωρισμό και παρακολούθηση. Ο έλεγχος της απόρριψης των ουσιών αυτών σύμφωνα με τον κανονισμό 9 του παραρτήματος αυτού θα πραγματοποιείται με την αποθήκευση των καταλοίπων στο πλοίο και την παράδοσή τους σε ευκολίες υποδοχής μαζί με όλα τα κατάλοιπα που προέρχονται από την πλύση".

---

* Γίνεται μνεία στις οδηγίες και προδιαγραφές των συστημάτων παρακολούθησης και ελέγχου απόρριψης πετρελαίου για πετρελαιοφόρα που υιοθετήθηκαν με την απόφαση Α.496(XII).

Κανονισμός 16

Το υπάρχον κείμενο του Κανονισμού 16 να αντικατασταθεί ως εξής:

"Σύστημα ελέγχου και παρακολούθησης απόρριψης πετρελαίου και εξοπλισμός διαχωρισμού πετρελαίου/νερού και συσκευή φίλτρου.

(1) Κάθε πλοίο 400 κόρων ολικής χωρητικότητας (κοχ) και πάνω αλλά μικρότερο από 10.000 κοχ θα εφοδιάζεται με συσκευή διαχωριστήρα πετρελαίου/νερού (συσκευή των 100 PPM), που θα συμμορφώνεται με τις διατάξεις της παραγράφου (6) του κανονισμού αυτού. Κάθε πλοίο το οποίο μεταφέρει μεγάλες ποσότητες καυσίμου πετρελαίου θα συμμορφώνεται με την παράγραφο (2) του κανονισμού αυτού ή την παράγραφο (1) του κανονισμού 14.

(2) Κάθε πλοίο 10.000 κόρων ολικής χωρητικότητας και πάνω θα εφοδιάζεται είτε με:

(α)→ εξοπλισμό διαχωριστήρα πετρελαίου/νερού (συσκευή 100 PPM) σύμφωνα με την παράγραφο (6) του κανονισμού αυτού και σύστημα ελέγχου και παρακολούθησης της απόρριψης πετρελαίου σύμφωνα με την παράγραφο (5) του κανονισμού αυτού, ή

(β)→ εξοπλισμό φίλτρου (συσκευή 15 PPM) σύμφωνα με την παράγραφο (7) του κανονισμού αυτού.

(3)(α) Η Αρχή μπορεί να εξαιρέσει από τις απαιτήσεις των παραγράφων (1) και (2) του κανονισμού αυτού κάθε πλοίο που αποκλειστικά απασχολείται:

(ι) σε ταξίδια μέσα σε ειδικές περιοχές, ή

(ιι) σε ταξίδια μέσα σε 12 μίλια από την πλησιέστερη ακτή εκτός ειδικών περιοχών με την προϋπόθεση ότι το πλοίο:

(1) ταξιδεύει μεταξύ λιμανιών και σταθμών στην επικράτεια κράτους μέλους της σύμβασης αυτής· ή

(2) με απόφαση της Αρχής εκτελεί περιορισμένα ταξίδια·

με την προϋπόθεση ότι όλες οι παρακάτω συνθήκες πληρούνται:

(ιιι) το πλοίο διαθέτει δεξαμενή συγκράτησης η οποία έχει επαρκή όγκο και ικανοποιεί την Αρχή, για τη συνολική συγκέντρωση στο πλοίο του πετρελαίου/νερού των υδροσυλλεκτών,

(ιν) όλα τα νερά των υδροσυλλεκτών κρατούνται στο πλοίο και στη συνέχεια παραδίνονται σε ευκολίες υποδοχής,

(ν) η Αρχή έχει αποφασίσει την επάρκεια των ευκολιών υποδοχής για την παραλαβή των νερών των υδροσυλλεκτών σε ικανό αριθμό λιμανιών ή σταθμών που προσεγγίζει το πλοίο,

(νι) στο διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης από πετρέλαιο, εφόσον απαιτείται, γίνεται μνεία στο γεγονός ότι το πλοίο απασχολείται αποκλειστικά σε ταξίδια που καθορίζονται στην υποπαράγραφο (α)(ι) ή (α)(ιι)(2) της παραγράφου αυτής, και

(νιι) η ποσότητα, η ημερομηνία και το λιμάνι παράδοσης θα καταχωρούνται στο βιβλίο πετρελαίου.

(β) Η Αρχή θα εξασφαλίζει ότι τα πλοία κάτω από 400 κόρους ολικής χωρητικότητας (κοχ) εξοπλίζονται, όσο αυτό είναι πρακτικά δυνατό, με μέσα συγκράτησης στο πλοίο του πετρελαίου ή των πετρελαιοειδών μιγμάτων ή απόρριψης αυτών σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού 9(1)(β) αυτού του παραρτήματος.

(4) Για τα υπάρχοντα πλοία οι απαιτήσεις των παραγράφων (1), (2) και (3) του κανονισμού αυτού θα εφαρμοσθούν τρία έτη μετά από την ημερομηνία θέσεως σε ισχύ της σύμβασης αυτής.

(5) Τα συστήματα αυτόματης παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης πετρελαίου θα είναι τύπου εγκεκριμένου από την Αρχή. Για τη σχεδίαση του μετρητή περιεκτικότητας πετρελαίου, το οποίο θα ενσωματώνεται στο σύστημα, η Αρχή θα λαμβάνει υπόψη τις προδιαγραφές τις οποίες έχει υποδείξει ο Οργανισμός*. Συσκευή καταγραφής θα τοποθετηθεί στο σύστημα για τη συνεχή καταγραφή της περιεκτικότητας πετρελαίου σε μέρη ανά εκατομμύριο. Αυτή η καταγραφή θα δύναται να πιστοποιηθεί ως προς το χρόνο και την ημερομηνία και θα φυλλάσσεται επί τρία έτη τουλάχιστο. Το σύστημα αυτόματης παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης θα λειτουργεί όταν απορρίπτονται απόβλητα στη θάλασσα και θα είναι έτσι ώστε να εξασφαλίζει, ότι κάθε απόρριψη μίγματος πετρελαίου θα σταματά αυτόματα αν η η περιεκτικότητα πετρελαίου των αποβλήτων υπερβαίνει το επιτρεπόμενο από τον κανονισμό 9(1)(β) του παρόντος παραρτήματος όριο. Κάθε ανωμαλία του συστήματος αυτόματης παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης θα σταματά την απόρριψη και θα σημειώνεται στο βιβλίο πετρελαίου. Η μονάδα που υπέστει βλάβη επισκευάζεται πριν το πλοίο αρχίσει το επόμενο ταξίδι του, εκτός αν κατευθύνεται προς επισκευαστική βάση. Τα υπάρχοντα πλοία θα συμμορφώνονται με όλες τις διατάξεις που περιέχονται ανωτέρω εκτός από τη διακοπή της απόρριψης που μπορεί να γίνει χειροκίνητα.

* Γίνεται μνεία στη σύσταση των διεθνών προδιαγραφών εκτέλεσης και δοκιμών για εξοπλισμό διαχωρισμού πετρελαίου/νερού και μετρητές περιεκτικότητας πετρελαίου που υιοθετήθηκαν από τον Οργανισμό με την απόφαση Α.393(Χ).

(6) Η συσκευή διαχωριστήρα πετρελαίου/νερού που αναφέρεται στις παραγράφους (1) και (2)(α) θα είναι τύπου εγκεκριμένου από την Αρχή και θα είναι κατά τέτοιο τρόπο κατασκευασμένη ώστε να εξασφαλίζεται ότι κάθε μίγμα πετρελαίου που απορρίφθηκε στη θάλασσα αφού περάσει από το σύστημα θα έχει περιεκτικότητα σε πετρέλαιο όχι μεγαλύτερη από 100 μέρη ανά εκατομμύριο. Για τη σχεδίαση αυτών των συσκευών η Αρχή θα λάβει υπόψη τις προδιαγραφές τις οποίες έχει υποδείξει ο Οργανισμός*.

(7) Το σύστημα διύλισης πετρελαίου που αναφέρεται στην παράγραφο (2)(β) του κανονισμού αυτού θα είναι τύπου εγκεκριμένου από την Αρχή και θα έχει σχεδιασθεί κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να δέχεται την απόρριψη από την συσκευή διαχωριστήρα και να παράγει απόβλητα των οποίων η περιεκτικότητα σε πετρέλαιο να μην υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο. Θα εφοδιάζεται με προειδοποιητική συσκευή που θα ενεργοποιείται όταν αυτό το επίπεδο δεν μπορεί να διατηρηθεί. Για τη σχεδίαση των συσκευών αυτών η Αρχή θα λάβει υπόψη τις προδιαγραφές τις οποίες έχει υποδείξει ο Οργανισμός*. Στην περίπτωση πλοίων κάτω των 10.000 κόρων ολικής χωρητικότητας, εκτός εκείνων που μεταφέρουν μεγάλες ποσότητες πετρελαίου καυσίμου ή εκείνων που απορρίπτουν τα σεντινόνερα σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 10(3)(β), τα οποία είναι εφοδιασμένα με σύστημα φίλτρου αντί της συσκευής διαχωριστήρα πετρελαίου/νερού, οι απαιτήσεις για συσκευή προειδοποίησης κινδύνου θα εφαρμόζονται όσο αυτή είναι πρακτικά δυνατό και εφικτό".

Κανονισμός 18

Αντλητικά συστήματα, σωληνώσεις και εγκαταστάσεις απόρριψης πετρελαιοφόρων

Το υπάρχον κείμενο του Κανονισμού 18 αντικαθίσταται ως εξής:

"(1) Κάθε πετρελαιοφόρο θα διαθέτει στις δύο πλευρές του καταστρώματος σημεία απόρριψης που θα συνδέονται με τις ευκολίες υποδοχής για την παράδοση του ακάθαρτου έρματος ή του νερού που περιέχει πετρέλαιο.

(2) Σε κάθε πετρελαιοφόρο, τα δίκτυα σωληνώσεων για την απόρριψη στη θάλασσα θαλασσοέρματος ή νερού που περιέχει πετρέλαιο από δεξαμενές φορτίου που μπορεί να πραγματοποιηθούν σύμφωνα με τον κανονισμό 9 ή 10 του παραρτήματος αυτού, θα καταλήγουν στο κατάστρωμα ή στην πλευρά του πλοίου πάνω από την ίσαλο που αντιστοιχεί στη μέγιστη κατάσταση ερματισμού. Διαφορετικές διατάξεις δικτύων σωληνώσεων που επιτρέπουν τη λειτουργία για τους σκοπούς των υποπαραγράφων (6)(α) έως (ε) αυτού του κανονισμού, μπορούν να γίνουν αποδεκτές.

(3) Τα νέα πετρελαιοφόρα πρέπει να διαθέτουν μέσα με τα οποία επιτυγχάνεται η διακοπή της απόρριψης θαλασσοέρματος ή νερού που περιέχει πετρέλαιο από δεξαμενές φορτίου, από μία θέση του καταστρώματος ή που βρίσκεται ψηλότερα ώστε να είναι δυνατή η οπτική επιτήρηση του σημείου απόρριψης που χρησιμοποιείται και αναφέρεται στην παράγραφο (1) του κανονισμού αυτού, καθώς και της απόρριψης στη θάλασσα μέσω των δικτύων σωληνώσεων που αναφέρονται στην παράγραφο (2) του ίδιου κανονισμού. Στις πιο πάνω απορρίψεις δεν περιλαμβάνονται εκείνες που πραγματοποιούνται κάτω από την ίσαλο, σύμφωνα με την παράγραφο (6) αυτού του κανονισμού. Δεν απαιτείται να υπάρχουν στη θέση οπτικής επιτήρησης μέσα διακοπής της απόρριψης αν το πλοίο διαθέτει καλό σύστημα επικοινωνίας όπως τηλέφωνο, ή σύστημα ασύρματης επικοινωνίας μεταξύ των σημείων οπτικής επιτήρησης και ελέγχου της απόρριψης.

(4) Κάθε νέο πετρελαιοφόρο που απαιτείται να είναι εξοπλισμένο με δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος (SBT) ή με σύστημα πλύσης με αργό πετρέλαιο (COW), θα συμμορφώνεται με τις εξής απαιτήσεις:

(α) το δίκτυο σωληνώσεων πετρελαίου θα είναι μελετημένο και τοποθετημένο κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να περιορίζεται στο ελάχιστο η συγκράτηση πετρελαίου, και

(β) θα υπάρχουν μέσα για την αποστράγγιση όλων των αντλιών και όλων των δικτύων σωληνώσεων φορτίου με το πέρας της εκφόρτωσης και σε περίπτωση που χρειάζεται θα συνδέεται η συσκευή αποστράγγισης. Τα αποστραγγίσματα των αντλιών και δικτύων σωληνώσεων πρέπει να είναι δυνατό να παραδοθούν στην ξηρά ή να διοχετευθούν σε δεξαμενή καταλοίπων ή φορτίου. Για την εκφόρτωση στην ξηρά πρέπει να υπάρχει ειδικό δίκτυο σωλήνωσης μικρής διαμέτρου το οποίο και θα συνδέεται εξωτερικά των επιστομίων του σταθμού διανομής του πλοίου.

* Γίνεται μνεία στη σύσταση των διεθνών προδιαγραφών εκτέλεσης και δοκιμών για εξοπλισμό διαχωρισμού πετρελαίου/νερού και μετρητές περιεκτικότητας πετρελαίου που υιοθετήθηκαν από τον Οργανισμό με την απόφαση Α.393(Χ).

(5) Κάθε υπάρχον πετρελαιοφόρο μεταφοράς αργού πετρελαίου το οποίο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος, ή με σύστημα πλύσης με αργό πετρέλαιο, ή να λειτουργεί με δεξαμενές καθαρού έρματος, θα συμμορφώνεται με τις διατάξεις της παραγράφου (4)(β) του κανονισμού αυτού.

(6) Σε κάθε πετρελαιοφόρο η απόρριψη του θαλασσέρματος ή του νερού που περιέχει πετρέλαιο από δεξαμενές φορτίου θα γίνεται πάνω από την ίσαλο πλην των εξής περιπτώσεων:

(α) Το διαχωρισμένο και καθαρό έρμα είναι δυνατό να απορριφθεί κάτω από την ίσαλο:

(ι) στα λιμάνια ή τους τερματικούςσταθμούς που βρίσκονται μακριά από τις ακτές, ή

(ιι) στη θάλασσα με βαρύτητα υπό την προϋπόθεση ότι ελέγχθηκε η επιφάνεια του θαλασσέρματος αμέσως πριν αρχίσει η απόρριψη για να διαπιστωθεί ότι αυτό δεν περιέχει πετρέλαιο.

(β) Υπάρχοντα πετρελαιοφόρα τα οποία χωρίς τροποποιήσεις, δεν μπορούν να απορρίπτουν το διαχωρισμένο έρμα πάνω από την ίσαλο είναι δυνατό να απορρίπτουν στην ανοικτή θάλασσα έρμα κάτω από την ίσαλο εφόσον ελέγχθηκε η επιφάνεια του θαλασσέρματος πριν αρχίσει η απόρριψη για να διαπιστωθεί ότι αυτό δεν περιέχει πετρέλαιο.

(γ) Υπάρχοντα πετρελαιοφόρα τα οποία λειτουργούν με δεξαμενές καθαρού έρματος, τα οποία χωρίς τροποποιήσεις δεν μπορούν ν'απορρίπτουν πάνω από την ίσαλο θαλάσσερμα από τις δεξαμενές καθαρού έρματος είναι δυνατό να απορρίπτουν το θαλάσσερμα αυτό κάτω από την ίσαλο εφόσον η απόρριψη αυτή ελέγχεται σύμφωνα με τον κανονισμό 13Α(3) του παραρτήματος αυτού.

(δ) Κάθε πετρελαιοφόρο που ταξιδεύει μπορεί να απορρίψει με βαρύτητα κάτω από την ίσαλο το ακάθαρτο έρμα ή το νερό που περιέχει πετρέλαιο από δεξαμενές φορτίου, εκτός των δεξαμενών καταλοίπων, εφόσον έχει περάσει επαρκές χρονικό διάστημα για να επιτευχθεί ο διαχωρισμός πετρελαίου/νερού και το θαλάσσερμα εξετάσθηκε πριν αρχίσει η απόρριψη με ανιχνευτή διαχωριστικής επιφάνειας πετρελαίου/νερού που αναφέρεται στον κανονισμό 15(3)(β) του παραρτήματος αυτού, για να διαπιστωθεί ότι το ύψος της διαχωριστικής επιφάνειας βρίσκεται σε σημείο που δεν περικλείει αυξημένο κίνδυνο βλάβης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

(ε) Σε υπάρχοντα πετρελαιοφόρα που ταξιδεύουν, το ακάθαρτο έρμα ή νερό που περιέχει πετρέλαιο από δεξαμενές φορτίου πρέπει να απορριφθεί κάτω από την ίσαλο, συνέχεια ή αντί της μεθόδου απόρριψης που αναφέρεται στην υποπαράγραφο (δ) της παραγράφου αυτής εφόσον:

(ι) ποσότητα ροής του νερού αυτού διοχετεύεται μέσω μόνιμου δίκτυου σωλήνωσης σε μιά θέση του καταστρώματος ή ψηλότερα που είναι εύκολα προσιτή για να γίνεται οπτική παρατήρηση κατά τη διάρκεια της απόρριψης' και

(ιι) οι διατάξεις απομόνευσης ποσότητας ροής θα πληρούν τις απαιτήσεις που έχουν καθιερωθεί από την Αρχή και τουλάχιστο θα περιλαμβάνουν όλες τις διατάξεις των προδιαγραφών για τη μελέτη εγκατάστασης και λειτουργίας του συστήματος απομόνευσης ποσότητας ροής για τον έλεγχο των απορρίψεων που έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό".

Κανονισμός 20

Βιβλίο πετρελαίου

Τα υπάρχοντα κείμενα των παραγράφων (1) και (2) να αντικατασταθούν ως εξής:

"(1) Κάθε πετρελαιοφόρο ολικής χωρητικότητος 150 κόρων και πάνω και κάθε πλοίο ολικής χωρητικότητας 400 κόρων και πάνω που δεν είναι πετρελαιοφόρο θα είναι εφοδιασμένο με βιβλίο πετρελαίου Μέρος Ι (εργασίες / λειτουργίες χώρου μηχανοστασίου). Κάθε πετρελαιοφόρο ολικής χωρητικότητας150 κόρων και πάνω θα είναι επίσης εφοδιασμένο με βιβλίο πετρελαίου Μέρος ΙΙ (εργασίες / λειτουργίες, φορτίου/έρματος). Το (-α) βιβλίο (-α) πετρελαίου, θα αποτελούν μέρος του επίσημου ημερολογίου του πλοίου ή πρέπει να είναι του τύπου (ων) που καθορίζονται στο προσάρτημα ΙΙΙ του παραρτήματος αυτού.

(2) Το βιβλίο πετρελαίου θα συμπληρώνεται για κάθε δεξαμενή ξεχωριστά, σε περίπτωση που λαμβάνει στο πλοίο οποιαδήποτε από τις παρακάτω εργασίες:

(α) για τους χώρους του μηχανοστασίου (όλων των πλοίων):

(ι) ερματισμός ή καθαρισμός των δεξαμενών καυσίμων'

(ιι) απόρριψη ακάθαρτου έρματος ή νερού πλύσης από τις δεξαμενές που αναφέρονται στο (ι) της υποπαραγράφου'

(ιιι) διάθεση πετρελαιοειδών καταλοίπων (βαριά)

(ιν) απόρριψη ή κατά διαφορετικό τρόπο διάθεση των σεντινόνερων που συσσωρεύθηκαν στους χώρους του μηχανοστασίου.

(β) για εργασίες ερματισμού/φορτίου (πετρελαιοφόρα):

(ι) φόρτωση φορτίου πετρελαίου'

(ιι) εσωτερική μεταφορά φορτίου πετρελαίου κατά τη διάρκεια του ταξιδιού'

(ιιι) εκφόρτωση φορτίου πετρελαίου'

(ιν) ερματισμός των δεξαμενών φορτίου και των δεξαμενών καθαρού έρματος'

(ν) καθαρισμός των δεξαμενών φορτίου, περιλαμβανομένης και της πλύσης με αργό πετρέλαιο'

(νι) απόρριψη έρματος εκτός εκείνου που τοποθετείται στις δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος'

(νιι) απόρριψη έρματος από τις δεξαμενές καταλοίπων'

(νιιι) κλείσιμο όλων των σχετικών επιστομίων ή παρόμοιων μηχανισμών μετά το πέρας των εργασιών απόρριψης των δεξαμενών καταλοίπων'

(ιχ) κλείσιμο των απαραίτητων επιστομίων για την απομόνωση των δεξαμενών καθαρού έρματος από τις γραμμές φορτίου και αποστράγγισης μετά το πέρας των εργασιών απόρριψης από τις δεξαμενές καταλοίπων'

(χ) διάθεση των καταλοίπων".

Η δεύτερη πρόταση της παραγράφου (4) να αντικατασταθεί ως εξής:

"Κάθε εργασία που ολοκληρώθηκε θα υπογράφεται από τον αξιωματικό ή αξιωματικούς που φέρουν την ευθύνη των εργασιών και κάθε σελίδα που συμπληρώθηκε θα υπογράφεται από τον πλοίαρχο".

Η παρακάτω παράγραφος να προστεθεί στο υπάρχον κείμενο.

"(7) Για τα πετρελαιοφόρα ολικής χωρητικότητας κάτω από 150 κόρους, που λειτουργούν σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του κανονισμού 15(4) του παραρτήματος αυτού πρέπει κατάλληλο βιβλίο πετρελαίου να καθιερωθεί από την Αρχή".

Κανονισμός 21

Ειδικές απαιτήσεις για εγκαταστάσεις πλωτών ή σταθερών γεωτρυπάνων και άλλες πλωτές εξέδρες.

Η παρακάτω νέα υποπαράγραφος να προστεθεί στο υπάρχον κείμενο:

"(δ) Εκτός ειδικών περιοχών και σε απόσταση μεγαλύτερη από 12 μίλια από την πλησιέστερη ακτή και έχοντας υπόψη τις διατάξεις του κανονισμού 11 του παραρτήματος αυτού, η απόρριψη στη θάλασσα από τέτοια σταθερά γεωτρύπανα και πλωτές εξέδρες πετρελαίου ή μιγμάτων αυτού θα απαγορεύεται, εκτός αν η περιεκτικότητα σε πετρέλαιο της απόρριψης χωρίς διύλιση δεν υπερβαίνει τα 100 μέρη στο εκατομμύριο (PPM), πλην της περίπτωσης που υπάρχουν κατάλληλοι εθνικοί κανονισμοί οι οποίοι είναι αυστηρότεροι. Στην περίπτωση αυτή θα εφαρμόζονται οι υφιστάμενοι εθνικοί κανονισμοί".

Κανονισμός 25

Υποδιαίρεση και Ευστάθεια

Το υπάρχον κείμενο της υποπαραγράφου (α) της παραγράφου (2) αντικαθίσταται ως εξής: Οι υποπαράγραφοι (β), (γ) και (δ) αριθμούνται ως (δ), (ε) και (στ):

"(α)	Πλευρική ζημιά		
(ι)	Έκταση κατά το διάμηκες	1/3 ($L^{2/3}$) ή 14,5 μέτρα, όποιο από τα δύο είναι μικρότερο	
(ιι)	Έκταση κατά το εγκάρσιο (εσωτερικά από την πλευρά του πλοίου και κάθετα στο διάμηκες στο ύψος της γραμμής φόρτωσης θέρους)	B/5 ή 11,5 μέτρα, όποιο από τα δύο είναι μικρότερο	
(ιιι)	Κάθετη έκταση		Από τη βασική γραμμή κατασκευής των ελασμάτων του πυθμένα στο διάμηκες προς τα πάνω χωρίς όριο.
(β)	Ζημιά πυθμένα	Για 0,3L από την πλωριά κάθετο του πλοίου	Κάθε άλλο μέρος του πλοίου
(ι)	έκταση κατά το διάμηκες	1/3($L^{2/3}$) ή 14,5 μέτρα, όποιο από τα δύο είναι μικρότερο	1/3($L^{2/3}$) ή 5 μέτρα, όποιο από τα δύο είναι μικρότερο
(ιι)	έκταση κατά το εγκάρσια	B/6 ή 10 μέτρα, όποιο από τα δύο είναι μικρότερο	B/6 ή 5 μέτρα, όποιο από τα δύο είναι μικρότερο
(ιιι)	κάθετη έκταση	B/15 ή 6 μέτρα, όποιο από τα δύο είναι μικρότερο, μετριέται από τη βασική γραμμή κατασκευής των ελασμάτων του πυθμένα στο διάμηκες	B/15 ή 6 μέτρα, όποιο από τα δύο είναι μικρότερο, μετριέται από τη βασική γραμμή κατασκευής των ελασμάτων του πυθμένα στο διάμηκες

(γ) Αν κάποια ζημία μικρότερης έκτασης από εκείνη της μεγίστης έκτασης που αναφέρεται στις υποπαραγράφους (α) και (β) της παραγράφου αυτής, μπορεί να προξενήσει δυσμενέστερη κατάσταση η ζημιά αυτή πρέπει να υπολογίζεται".

Το υπάρχον κείμενο της υποπαραγράφου (3)(γ) αντικαθίσταται ως εξής:

"(γ) Η ευστάθεια στο τελικό στάδιο κατάκλυσης θα ερευνάται και μπορεί να θεωρηθεί επαρκής αν η καμπύλη του βραχίονα επαναφοράς έχει εύρος τουλάχιστο 20° πέραν της θέσης ισορροπίας σε συνδυασμό με τον απομένοντα βραχίονα επαναφοράς τουλάχιστο 0,1 μέτρα σε εύρος των 20°. Η επιφάνεια που περικλείεται από την καμπύλη εντός του εύρους των 20° δεν πρέπει να είναι μικρότερη από 0,0175 μετροακτίνια. Απροστάτευτα ανοίγματα δεν πρέπει να βυθίζονται σ' αυτό το εύρος εκτός αν ο χώρος αυτός υποτίθεται ότι πρόκειται να κατακλυθεί. Σ'αυτό το εύρος η βύθιση οποιουδήποτε ανοίγματος από εκείνα που μνημονεύονται στην υποπαράγραφο (α) της παραγράφου αυτής και ανοίγματα που είναι δυνατό να κλεισθούν στεγανά, μπορεί να επιτραπεί".

Η παρακάτω νέα υποπαράγραφος να προστεθεί στο υπάρχον κείμενο της παραγράφου (3):

"(ε) Διατάξεις εξισορρόπησης που απαιτούν τη χρήση μηχανικών μέσων όπως επιστόμια ή σωληνώσεις εξίσωσης στάθμης, εφόσον έχουν τοποθετηθεί, δεν θα θεωρηθούν για τη μείωση της γωνίας διατοιχισμού ή επίτευξης του ελάχιστου εύρους ευστάθειας που απομένει ότι ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις των υποπαραγράφων (α), (β) και (γ) της παραγράφου αυτής και επαρκής απομένουσα ευστάθεια θα υπάρχει κατά τη διάρκεια όλων των σταδίων που γίνεται χρήση εξισορρόπησης. Χώροι που επικοινωνούν μεταξύ τους με αγωγούς μεγάλης διατομής μπορούν να θεωρηθούν ότι είναι κοινοί".

Το υπάρχον κείμενο της παραγράφου (4)(β) αντικαθίσταται ως εξής:

"(β) Η διαχωρητότητες που υποθετικά λαμβάνονται για χώρους που κατακλίζονται ύστερα από ζημιά θα έχουν ως εξής:

Χώρος	Διαχωρητότητα
Για αποθήκες	0,60
Για χώρους ενδιαίτησης	0,95
Για χώρους μηχανημάτων	0,85
Κενοί χώροι	0,95
Προοριζόμενοι για αναλώσιμα υγρά	0 έως 0,95*
Προοριζόμενοι για άλλα υγρά	0 έως 0,95*

Η πρώτη φράση της παραγράφου (5) να αντικατασταθεί ως εξής:

"(5) Ο πλοίαρχος κάθε νέου πετρελαιοφόρου και το υπεύθυνο άτομο ενός νέου πετρελαιοφόρου που δεν είναι αυτοκινούμενο στο οποίο αυτό το παράρτημα εφαρμόζεται, θα πρέπει να εφοδιάζεται μ'ένα συγκεκριμένο τύπο".

'Αρθρο Δεύτερο
Κωδικοποίηση διατάξεων

1. Κωδικοποιούνται σ'ενιαίο κείμενο οι διατάξεις του παραρτήματος Ι της διεθνούς σύμβασης (MARPOL 73/78), όπως αυτές τροποποιούνται δυνάμει του προηγούμενου άρθρου αυτού του Π.Δ/τος.

2. Το κατά τ'ανωτέρω κωδικοποιημένο κείμενο στην αγγλική και σε μετάφραση στην ελληνική γλώσσα έχει ως εξής:

ANNEX I

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY OIL

CHAPTER I - GENERAL

Regulation I

Definitions

For the purposes of this Annex.

(1) "Oil" means petroleum in any form including crude oil, fuel oil, sludge, oil refuse and refined products (other than petrochemicals which are subject to the provisions of Annex II of the present Convention) and, without limiting the generality of the foregoing, includes the substances listed in Appendix I to this Annex.

(2) "Oily mixture" means a mixture with any oil content.

(3) "Oil fuel" means any oil used as fuel in connexion with the propulsion and auxiliary machinery of the ship in which such oil is carried.

(4) "Oil tanker" means a ship constructed or adapted primarily to carry oil in bulk in its cargo spaces and includes combination carries and any "chemical tanker" as defined in Annex II of the present Convention when it is carrying a cargo or part cargo of oil in bulk.

(5) "Combination carrier" means a ship designed to carry either oil or solid cargoes in bulk.

(6) "New ship" means a ship:

(a) for which the building contract is placed after 31 December 1975; or

(b) in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction after 30 June 1976; or

(c) the delivery of which is after 31 December 1979; or

(d) which has undergone a major conversion:

(i) for which the contract is placed after 31 December 1975; or

(ii) in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 30 June 1977; or

(iii) which is completed after 31 December 1979.

(7) "Existing ship" means a ship which is not a new ship.

(8) (a) "Major conversion" means a conversion of an existing ship:

(i) which substantially alters the dimensions or carrying capacity of the ship; or

(ii) which changes the type of the ship; or

(iii) the intent of which in the opinion of the Administration is substantially to prolong its life; or

(iv) which otherwise so alters the ship that, if it were a new ship, it would become subject to relevant provisions of the present Protocol not applicable to it as an existing ship.

(b) Notwithstanding the provosions of sub paragraph (a) of this paragraph, conversion of an existing oil tanker of 20,000 tons deadweight and above to meet the requirements of Regulation 13 of this Annex shall not be deemed to constitute a major convertion for the purposes of this Annex.

(9) "Nearest land". The term "from the nearest land" means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law, except that, for the purposes of the present Convention "from the nearest land" off the north eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the soact of Australia in

latitude 11°00 South longitude 142°08 East to a point in

latitude 10°35 South

longitude 141°55 East, thence to a point latitude 10°00 South,

longitude 142°00 East, thence to a point latitude 9°10 South,

longitude 143°52 East, thence to a point latitude 9°00 South

longitude 144°30 East, thence to a point latitude 13°00 South,

longitude 144°00 East, thence to a point latitude 15°00 South,

longitude 146°00 East, thence to a point latitude

* Η διαχωρητότητα των διαμερισμάτων που έχουν πληρωθεί μερικά θα είναι σύμφωνη με την ποσότητα του υγρού που μπορεί να τοποθετηθεί στο διαμέρισμα. Όταν η ζημιά διαπερνά δεξαμενή που περιέχει υγρά, θα υποτίθεται ότι όλο το περιεχόμενο χύθηκε από το διαμέρισμα αυτό και πληροί το χώρο μέχρι τη στάθμη του τελικού επιπέδου ισορροπίας".

I8°00 South
longitude I47°00 East, thence to a point latitude
2I°00 South,
longitude I53°00 East, thence to a point on the coast of Australia
in latitude 24°42 South, longitude I53°I5 East.

(I0) "Special area" means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographical and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by oil is required. Special areas shall include those listed in Regulation I0 of this Annex.

(II) "Instantaneous rate of discharge of oil content" means the rate of discharge of oil in litres per hour at any instant divided by the speed of the ship in knots at the same instant.

(I2) "Tank" means an enclosed space which is formed by the permanent structure of a ship and which is designed for the carriage in bulk.

(I3) "Wing tank" means any tank adjacent to the side shell plating.

(I4) "Centre tank" means any tank inboard of a longitudinal bulkhead.

(I5) "Slop tank" means a tank specifically designated for the collection of tank drainings, tank washings and other oily mixtures.

(I6) "Clean ballast" means the ballast in a tank which since oil was last carried therein, has been so cleaned that effluent therefrom if it were discharged from a ship which is stationary into clean calm water on a clear day would not produce visible traces of oil on the surface of the water or on adjoining shorelines or cause a sludge or emulsion to be deposited beneath the surface of the water or upon adjoining shorelines. If the ballast is discharged through an oil discharge monitoring and control system approved by the Administration, evidence based on such a system to the effect that the oil content of the effluent did not exceed I5 parts per million shall be determinative that the ballast was clean, notwithstanding the presence of visible traces.

(I7) "Segregated ballast" means the ballast water introduced into a tank which is completely separated from the cargo oil fuel system and which is permanently allocated to the carriage of ballast or to the carriage of ballast or cargoes other than oil or noxious substances as variously defined in the Annexes of the present Convention.

(I8) "Length" (L) means 96 per cent of the total lengh on a waterline at 85 per cent of the list moulded depth measured from the top of the keel, or the length from the foreside of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline. The length (L) shall be measured in metres.

(I9) "Forward and after perpendiculars" shall be taken at the forward and after ends of the length (L). The forward perpendicular shall coincide with the foreside of the stem on the waterline on which the length is measured.

(20) "Amidships" is at the middle of the length (L).

(2I) "Breadth" (B) means the maximum breadth of the ship, measured amidships to the moulded line of the frame in a ship a metal shell and to the outer surface of the hull in a ship with a shell of any other material. The breath (B) shall be measured in metres.

(22) "Deadweight" (DW) means the difference in metric tons between the displacement of a ship in water of a specific gravity of I.025 at the load waterline corresponding to the assigned summer freeboard and the lightweight of the ship.

(23) "Lightweight" means the displacement of a ship in metric tons without cargo, fuel, lubricating oil, ballast water, fresh water and feed water in tanks, consumable stores, and passengers and crew and their effects.

(24) "Permeability" of a space means the ratio of the volume within that space which is assumed to be occupied by water to the total volume of that space.

(25) "Volumes" and "areas" in a ship shall be calculated in all cases to moulded lines.

(26) Notwithstanding the provisions of paragraph (6) of this Regulation, for the purposes of Regulations I3, I3B, I3E and I8(4) of this Annex "new oil tanker" means an oil tanker.

(a) for which the building contract is placed after I June I979; or

(b) in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction after I January I980; or

(c) the delivery of which is after I June I982; or

(d) which has the undergone a major conversion:

(i) for which the contract is placed after I June I979; or

(ii) in the absence of a contract, the construction work of which is begun after I January I980; or

(iii) which is completed after I June I982,

except that, for oil tankers of 70,000 tons deadweight and above, the definition in paragraph (6) of this Regulation shall apply for the purposes of Regulation I3(I) of this Annex.

(27) Notwithstanding the provisions of paragraph (7) of this Regulation, for the purposes of Regulations I3, I3A, I3B, I3C, I3D, I8(5) and I8(6)(c) of this Annex "existing oil tanker" means an oil tanker which is not a new oil tanker as defined in paragraph (26) of this Regulation.

(28) "Crude oil" means any liquid hydrocarbon mixture occurring naturally in the earth whether or not treated to render it suitable for transportation and includes:

(a) crude oil from which certain distillate fractions may have been removed; and

(b) crude oil to which certain distillate fractions may have been added.

(29) "Crude oil tanker" means an oil tanker engaged in the trade of carrying crude oil.

(30) "Product carrier" means an oil tanker engaged in the trade of carrying oil other than crude oil.

Regulation 2

Application

(I) Unless expressly provided otherwise, the provisions of this Annex shall apply to all ships.

(2) In ships other than oil tankers fitted with cargo spaces which are constructed and utilized to carry oil in bulk of an aggregate capacity of 200 cubic metres or more the requirements of Regulations 9, I0, I4, I5(I), (2) and (3) I8, 20 and 24(4) of this Annex for oil tankers shall also apply to the construction and operation of those spaces, except that where such aggregate capacity is less than I,000 cubic metres the requirements of Regualation I5(4) of this Annex may apply in lieu of Regulation I5(I), (2) and (3).

(3) Where a cargo subject to the provisions of Annex II of the present Convention is carried in a cargo space of an oil tanker, the appropriate requirements of Annex II of the present Convention shall also apply.

(4) (a) Any hydrofoil, air-cushion vehicle and other new type of vessel (near-surface craft, submarine craft, etc.) whose constructional features are such as to render the application of any of the provisions of Chapters II and III of this Annex relating to construction and equipment unreasonable or impracticable may be exempted by the Administration from such provisions, provided that the construction and equipment of that ship provides equivalent protection against pollution by oil, having regard to the service for which it is intended.

(b) Particulars of any such exemption granted by the Administration shall be indicated in the Certificate referred to in Regulation 5 of this Annex.

(c) The Administration which allows any such exemption shall, as soon as possible, but not more than ninety days thereafter, communicate to the Organization particulars of same and the reasons therefor, which the Organization shall circulate to the Parties to the Convention for their information and appropriate action, if any.

Regulation 3

Equivalents

(I) The Administration may allow any fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship as an alternative to that required by this Annex if such fitting, material appliance or apparatus is at least as effective as that required by this Annex. This authority of the Administration shall not extend to substitution of operational methods to effect the control of discharge of oil as equivalent to those design and construction features which are prescribed by Regulations in this Annex.

(2) The Administration which allows a fitting, material appliance or apparatus, as an alternative to that required by this Annex shall communicate to the Organization for circulation to the Parties to the Convention particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.

Regulation 4

Surveys and Inspections

(I) Every oil tanker of I50 tons gross tonnage and above and every other ship of 400 tons gross tonnage and above shall be subject to the surveys specified below:

(a) An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under Regulation 5 of this Annex is issued for the first time, which shall include a complete survey of its structure equipment, systems, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. This survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arragements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex.

(b) Periodical surveys at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, which shall be such as to ensure that the structure equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the requirements of this Annex.

(c) A minimum of one intermediate survey during the period of validity of the Certificate which shall be such as to ensure that the equipment and associated pump and piping systems, including oil discharge monitoring and control systems, crude oil washing systems, oily-water separating equipment and oil filtering systems, fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. In cases where only one such intermediate survey is carried out in any one Certificate validity period, it shall be held not before six months prior to, nor later than six months after the half-way date of the Certificate's period of validity. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Certificate issued under Regulation 5 of this Annex.

(2) The Administration shall establish appropriate measures for ships which are not subject to the provisions of paragraph (I) of this Regulation in order to ensure that the applicable provisions of this Annex are complied with.

(3) (a) Surveys of ships as regards the enforcement of

the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.

(b) The Administration shall institute arrangements for unscheduled inspections to be carried out during the period of validity of the Certificate. Such inspections shall ensure that the ship and its equipment remain in all respects satisfactory for the service for which the ship is intended. These inspections may be carried out by their own inspection servises, or by nominated surveyors or by recognized organizations, or by other Parties upon request of the Administration. Where the Administration, under the provisions of paragraph (I) of this Regulation, establishes mandatory annual surveys, the above unscheduled inspections shall not be obligatory.

(c) An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys and inspections as set forth in sub-paragraphs (a) and (b) of this paragraph, shall as a minimum empower any nominated surveyor or recognized organization to :

(I) require repairs to a ship; and

(ii) carry out surveys and inspections if requested by the appropriate authorities of a Port State.

The Administration shall notify the Organization of the specific responsidilities and conditions of the authority delegated to the nominated surveyors or recognized organizations, for circulation to Parties to the present Protocol for the information of their officers.

(d) When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the Certificate or is such that the ship is not fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. [illegible] ctive action is not taken the Certi[illegible]uld be withdrawn and the Administration shall be notified immediately and if the ship is in a port of another Party, the appropriate authoorities of the Port State shall also be notified immediately. When an officer of the administration, a nominated surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the Port State, the [illegible] t of the Port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this Regulation. When applicable, the Government of the Port State concerned shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

(e) In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and inspection and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

(4) (a) The condition of the ship and its equipment shall be maintained to conform with the provisions of the Present Protocol to ensure that the ship in all respects will remain fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

(b) After any survey of the ship under paragraph (I) of this Regulation has been completed no change shall be made in the structure, equipment, systems, fittings, arragements or material covored by the survey, without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment and fittings.

(c) Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered which substantially affects the integrity of the ship or the efficiency or completeness of its equipment covered by this Annex the master or owner of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, the recognized organization or the nominated surveyor responible for issuing the relevant Certificate, who shall cause investigations to be initiated to determine whether a survey as required by paragraph (I) of this Regulation is necessary. If the ship is in a port of another Party, the master or owner shall also report immediately to the appropriate authorities of the Port State and the nominated surveyor or recognized organization shall ascertain that such report has been made.

Regulation 5

Issue of Certificate

(I) An International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued, after survey in accordance with the provisions of Regulation 4 of this Annex, to any oil tanker of I50 tons gross tonnage and above and any other ships of 400 tons gross tonnage and above which are engaged in voyages to ports or off-shore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention. In the case of existing ships this requirement shall apply twelve months after the date of entry into force of the present Convention.

(2) Such Certificate shall be issued either by the Administration or by any persons or organization duly autho-

rized by it. In every case the Administration assumes full responsibility for the Certificate.

Regulation 6

Issue of a Certificate by another Government

(I) The Government of a Party to the Convention may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issue of an International Oil Pollution Prevention Certificate to the ship in accordance with this Annex.

(2) A copy of the Certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

(3) A Certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as the Certificate issued under Requlation 5 of this Annex.

(4) No International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued to a ship which is entitled to the flag of a State which is not a Party.

Regulation 7

Form of Certificate

The International Oil Pollution Prevention Certificate shall be drawn up in an official language of the issuing country in the form corresponding to the model given in Appendix II to this Annex. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

Regulation 8

Duration of Certificate

(I) An International Oil Pollution Prevention Certieate shall be issued for a period specified by the Administration which shall not exceed five years from the date of issue, provided that in the case of an oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks for a limited period specified in Regulation I3 (9) of this Annex the priod of validity of the Certificate shall not exceed such specified period.

(2) A Certificate shall cease to be valid if significant alterations have taken place in the construction, equipment, systems, fittings, arrangments or material required without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings, or if intermediate surveys as specified by the Administration under Regulation 4 (I)(c) of this Annex are not carried out.

(3) A Certificate issued to a ship shall also cease to be valid upon transfer of the ship to the flag of another State. A new Certificate shall only be issued when the Government issuing the new Certificate is fully satisfied that the ship is in full compliance with the requirements of Regulation 4(4)(a) and (b) of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall transmit as soon as possible to the Administration a copy of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available a copy of the relevant survey report.

CHAPTER II - REQUIREMENTS FOR CONTROL OF OPERATIONAL POLLUTION

Regulation 9

Control of Discharge of Oil

(I) Subject to the provisions of Regulations I0 and II of this Annex and paragraph (2) of this Regulation, any discharge into the sea of oil mixtures from ships to which this Annex applies shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied.

(a) for an oil tanker, except as provided for in sub-paragraph (b) of this paragraph:

(i) the tanker is not within a special area;

(ii) the tanker is more than 50 nautical miles from the nearest land;

(iii) the tanker is proceeding en route;

(iv) the istantaneous rate of discharge of oil content does not exceed 60 litres per nautical mile;

(v) the total quantity of oil discharged into the sea does not exceed for existing tankers I/I5,000 of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a part, and for new tankers I/30,000 of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a part. and

(vi) the tanker has in operation an oil discharge monitoring and control system and a slop tank arragement as required by Regulation I5 oil of this Annex.

(b) from a ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker and from machinery space bilges excluding cargo pump room bilges of an oil tanker unless mixed with oil cargo residue:

(i) the ship is not within a special area;

(ii) the ship is more than I2 nautical miles from the nearest land;

(iii) the ship is proceeding en route;

(iv) the oil content of the effluent is less than I00 parts per million; and

(v) the ship has in operation an oil discharge monitoring and control system, oily-water separating equipment, oil filtering equipment or other installation as required by Regulation I6. of this Annex.

(2) In the case of a ship of less than 400 tons gross tonnage other than an oil tanker whilst outside the special area, the Administration shall ensure that it is equipped as far as practicable and reasonable with installations to ensure the storage of oil residues on board and their discharge to reception facilities or into the sea in compliance with the requirements of paragraph (I)(b) of this Regulation.

(3) Whenever visible traces of oil are observed on or below

the surface of the water in the immediate vicinity of a ship or its wake. Governments of Parties to the Convention should, to the extent they are reasonably able to do so, promptly investigate the facts bearing on the issue of whether there has been a violation of the provisions of this Regulation or Regulation 10 of this Annex. The investigation should include, in particular, the wind and sea conditions, the track and speed of the ship, other possible sources of the visible traces in the vicinity, and any relevant oil discharge records.

(4) The provisions of paragraph (I) of this Regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast or unprocessed oily mixtures which without dilution have an oil content not exceeding I5 parts per million and which do not originate from cargo pump-room bilges and are not mixed with oil cargo residues. The provisions of sub-paragraph (I) (b) of this Regulation shall not apply to the discharge of the processed oily mixture provided that all of the following conditions are satisfied:

(a) the oily mixture does not originate from cargo pump-room bilges;

(b) the oily mixture is not mixed with oil cargo residues;

(c) the oil content of the effluent without dilution does not exceed I5 parts per million; and

(d) the ship has in operation oil filtering equipment complying with Regulation I6(7) of this Annex.

(5) No discharge into the sea shall contain chemicals or other substances in quantities or concentrations which are hazardous to the marine environment or chemicals or other substances introduced for the purpose of circumventing the conditions of discharge specified in this Regulation.

(6) The oil residues which cannot be discharged into the sea in compliance with paragraphs (I), (2) and (4) of this Regulation shall be retained on board or discharged to reception facilities.

Regulation IO

Methods for the Prevention of Oil Pollution from Ships while operating in Special Areas.

(I) For the purposes of this Annex the special areas are the Mediterranean Sea area, the Baltic Sea area, the Black Sea area, the Red Sea area and the "Gulfs area" which are defined as follows:

(a) The Mediterranean Sea area means the Mediterranean Sea proper including the gulfs and seas therein with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the 4I° N parallel and bounded to the west by the Straits of Gibraltar at the meridian of 5°36' W.

(b) The Baltic Sea area means the Baltic Sea proper with the Gulf of Bothnia, the Gulf of Finland and the entrance to the Baltic Sea bounded by the parallel of the Skaw in the Skagerrak at 57° 44.8' N.

(c) The Black Sea area means the Black Sea proper with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea Costituted by the parallel 4I° N.

(d) The Red Sea area means the Red Sea proper including the Gulfs of Suez and Aqaba bounded at the south by the rhumb line between Ras si Ane (I2°8.5 N. 43°I9.6'E) and Husn Murad (I2°40.4'N. 43°30.2'E).

(e) The Gulfs area means the sea area located north west of the rhumb line between Ras al Hadd (22°30'N, 59°48'E) and Ras Al Fasteh (25°04'N, 6I°25'E).

(2) Subject to the provisions of Regulation II of this Annex:

(a) any discharge into the sea of oil or oily mixture from any oil tanker and any ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker shall be prohibited whilsin a special area;

(b) any discharge into the sea of oil or oily mixture from a ship of less than 400 tons gross tonnage other than an oil tanker, shall be prohibited while in a special area, except when the oil content of the effluent without dilution does not exceed I5 parts per million or alternatively when all of the following conditions are satisfied:

(i) the ship is proceeding en route;

(ii) the oil content of the effluent is less than I00 parts per million; and

(iii) the discharge is made as far as practicable from the land, but in no case less than I2 nautical miles from the nearest land.

(3) (a) The provisions of paragraph (2) of this Regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast.

(b) The provisions of sub-paragraph (2)(a) of this Regulation shall not apply to the discharge of processed bilge water from machinery spaces, provided that all the following conditions are satisfied:

(i) the bilge water does not originate from cargo pump-room bilges;

(ii) the bilge water is not mixed with oil cargo residues;

(iii) the ship is proceeding en route;

(iv) the oil content of the effluent without dilution does not exceed I5 parts per million;

(v) the ship has in operation oil filtering equipment complying with Regulation I6(7) of this Annex; and

(vi) the filtering system is equipped with a stopping device which will ensure that the discharge is automatically stopped when the oil content of the effluent exceeds I5 parts per million.

(4) (a) No discharge into the sea shall contain chemicals or other substances in quantities or concentrations which are hazardous to the marine environment or chemicals or other substances introduced for the purpose of circumventing the conditions of discharge specified in this Regulation.

(b) The oil residues which cannot be discharged into the sea in compliance with paragraph (2) or (3) of this Regulation shall be retained on board or discharged to reception facilities.

(5) Nothing in this Regulation shall prohibit a ship on a voyage only part of which is in a special area from dis-

charging outside the special area in accordance with Regulation 9 of this Annex.

(6) Whenever visible traces of oil are observed on or below the surface of the water in the immediate vicinity of a ship or its wake, the Governments of Parties to the Convention should to the extent they are reasonably able to do so, promptly investigate the facts bearing on the issue of whether there has been a violation of the provisions of this Regulation or Regulation 9 of this Annex. The investigation should include, in particular, the wind and sea conditions, the track and speed of the ship other possible sources of the visible traces in the vicinity, and any relevant oil discharge records.

(7) Reception facilities within special areas:

(a) Mediterranean Sea, Black Sea and Baltic Sea areas:

(i) The Government of each Party to the Convention, the coastline of which borders on any given special area undertakes to ensure that not later than I January I977 all oil loading terminals and repair ports within the special area are provided with facilities adequate for the reception and treatment of all the dirty ballast and tank washing water from oil tankers. In addition all ports within the special area shall be provided with adequate reception facilities for other residues and oily mixtures from all ships. Such facilities shall have adequate capacity to meet the needs of the ships using them without causing undue delay.

(ii) The Government of each Party having under its jurisdiction entrances to seawater courses with low depth contour which might require a reduction of draught by the discharge of ballast undertakes to ensure the provision of the facilities referred to in sub-paragraph (a)(i) of this paragraph but with the proviso that ships required to discharge slops or dirty ballast could be subject to some delay.

(iii) During the period between the entry into force of the present Convention (if earlier than I January I977) and I January I977 ships while navigating in the special areas shall comply with the requirements of Regulation 9 of this Annex. However, the Governments of Parties coastlines of which border any of the special areas under this sub-paragraph may establish a date earlier than I January I977, but after the date of entry into force of the present Convention, from which the requirements of this Regulation in respect of the special areas in question shall take effect:

(I) If all the reception facilities required have been provided by the date so established; and

(2) provided that the Parties concerned notify the Organization of the date so established at least six months in advance for circulation to other Parties.

(iv) After I January I977, or the date established in accordance with sub-paragraph (a)(iii) of this paragraph if earlier, each Party shall notify the Organization for transmission to the Contracting Governments concerned of oil cases where the facilities are alleged to be inadequate.

(b) Red Sea and Gulfs area:

(i) The Government of each Party the coastline of which borders on the special areas undertakes to ensure/and that as soon as possible all oil loading terminals and repair ports within these special areas are provided with facilities adequate for the reception and treatment of all the dirty ballast and washing water from tankers. In addition all ports within the special area shall be provided with adequate reception facilities for other residues and oily mixtures from all ships. Such facilities shall have adequate capacity to meet the needs of the ships using them without causing undue delay.

(ii) The Government of each Party having under its jurisdiction entrances to seawater courses with low depth contour which might require a reduction of draught by the discharge of ballast shall undertake to ensure the provision of the facilities referred to in sub-paragraph (B)(i) of this paragraph but with the proviso that ships required to discharge slops or dirty ballast could be subject to some delay.

(iii) Each Party concerned shall notify the Organization of the measures taken pursuant to provisions of sub-paragraph (b)(i) and (ii) of this paragraph. Upon receipt of sufficient notifications the Organization shall establish a date from which the requirements of this Regulation in respect of the area in question shall take effect. The Organization shall notify all Parties of the date so established no less than twelve months in advance of that date.

(iv) During the period between the entry into force of the present Convention and the date so established, ships while navigating in the special area shall comply wit the requirements of Regulation 9 of this Annex.

(v) After such date oil tankers loading in ports in these special areas where such facilities are not yet available shall also fully comply with the requirements of this Regulation. However, oil tankers entering these special areas for the purpose of loading shall make every effort to enter the area with only clean ballast on boord.

(vi) After the date on which the requirements for the special area in question take effect, each Party shall notify the Organization for transmission to the Parties concerned of all cases where the facilities are alleged to be inadequate.

(vii) At least the reception facilities as prescribed in Regulation 12 of this Annex shall be provided by 1 January 1977 or one year after the date of entry into force of the present Convention, whichever occurs later.

Regulation 11

Exceptions

Regulations 9 and 10 of this Annex shall not apply to :

(a) the discharge into the sea of oil or oily mixture necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or

(b) the discharge into the sea of oil or oily mixture resulting from damage to a ship or its equipment:

(i) provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the discharge for the purpose of preventing or minimizing the discharge; and

(ii) except if the owner or the Master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result; or

(c) the discharge into the sea of substances containing oil, approved by the Administration, when being used for the purpose of combating specific pollution incidents in order to minimize the damage from pollution. Any such discharge shall be subject to the approval of any Government in whose jurisdiction it is contemplated the discharge will occur.

Regulation 12

Reception Facilities

(1) Subject to the provisions of Regulation 10 of this Annex, the Government of each Party undertakes to ensure the provision at oil loading terminals, repair ports, and in other ports in which ships have oily residues to discharge, of facilities for the reception of such residues and oily mixtures as remain from oil tankers and other ships adequate to meet the needs of the ships using them without causing undue delay to ships.

(2) Reception facilities in accordance with paragraph (1) of this Regulation shall be provided in:

(a) all ports and terminals in which crude oil is loaded into oil tankers where such tankers have immediately prior to arrival completed a ballast voyage of not more than 72 hours or not more than 1,200 nautical miles;

(b) all ports and terminals in which oil other than crude oil in bulk is loaded at an average quantity of more than 1,000 metric tons per day;

(c) all ports having ship repair yards or tank cleaning facilities;

(d) all ports and terminals which handle ships provided with the sludge tank(s) required by Regulation 17 of this Annex;

(e) all ports in respect of oily bilge waters and other residues, which cannot be discharged in accordance with Regulation 9 of this Annex; and

(f) all loading ports for bulk cargoes in respect of oil residues from combination carriers which cannot be discharged in accordance with Regulation 9 of this Annex.

(3) The capacity for the reception facilities shall be as follows:

(a) Crude oil loading terminals shall have sufficient reception facilities to receive oil and oily mixtures which cannot be discharged in accordance with the provisions of Regulation 9 (1)(a) of this Annex from all oil tankers on voyages as described in paragraph (2)(a) of this Regulation.

(b) Loading ports and terminals referred to in paragraph (2)(b) of this Regulation shall have sufficient reception facilities to receive oil and oily mixtures which cannot be discharged in accordance with the provisions of Regulation 9 (1)(a) of this Annex from oil tankers which load oil other than crude oil in bulk.

(c) All ports having ship repair yards or tank cleaning facilities shall have sufficient reception facilities to receive all residues and oily mixtures which remain on board for disposal from ships prior to entering such yards or facilities.

(d) All facilities provided in ports and terminals under paragraph (2)(d) of this Regulation shall be sufficient to receive all residues retained according to Regulation 17 of this Annex from all ships that may reasonably be expected to call at such ports and terminals.

(e) All facilities provided in ports and terminals under this Regulation shall be sufficient to receive oily bilge waters and other residues which cannot be discharged in accordance with Regulation 9 of this Annex.

(f) The facilities provided in loading ports for bulk cargoes shall take into account the special problems of combination carriers as appropriate.

(4) The reception facilities prescribed in paragraphs (2) and (3) of this Regulation shall be made available no later than one year from the date of entry into force of the present Convention or by 1 January 1977, whichever occurs later.

(5) Each Party shall notify the Organization for transmission to the Parties concerned of all cases where the facilities provided under this Regulation are alleged to be inadequate.

Regulation 13

Segregated Ballast Tanks, Dedicated Clean Ballast Tanks and Crude Oil Washing

Subject to the provisions of Regulations 13C and 13D of this Annex, oil tankers shall comply with the requirements of this Regulation.

New oil tankers of 20,000 tons deadweight and above

(1) Every new crude oil tanker of 20,000 tons deadweight and above and every new product carrier of 30,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with paragraphs (2), (3) and (4), or paragraph (5) as appropriate, of this Regulation.

(2) The capacity of the segregated ballast tanks shall be so determined that the ship may operate safely on ballast voyages without recourse to the use of cargo tanks for water ballast except as provided for in paragraph (3) or (4) of this Regulation. In all cases, however, the capacity of segregated ballast tanks shall be at least such that, in any ballast condition at any part of the voyage, including the conditions consisting of lightweight plus segregated ballast only, the ship's draughts and trim can meet each of the following requirements:

(a) the moulded draught amidships (dm) in metres (without taking into account any ship's deformation) shall not be less than:

$$dm = 2.0 + 0.02L;$$

(b) the draughts at the forward and after perpendiculars shall correspond to those determined by the draught amidships (dm) as specified in sub-paragraph (a) of this paragraph, in association with the trim by the

stern of not greater than 0.015L, and

(c) in any case the draught at the after perpendicular shall not be less than that which is necessary to obtain full immersion of the propeller(s).

(3) In no case shall ballast water be carried in cargo tanks except:

(a) on those rare voyages when weather conditions are so severe that in the opinion of the master, it is necessary to carry additional ballast water in cargo tanks for the safety of the ship;

(b) in exceptional cases where the particular character of the operation of an oil tanker renders it necessary to carry ballast water in excess of the quantity required under paragraph (2) of this Regulation, provided that such operation of the oil tanker falls under the category of exceptional cases as established by the Organization.

Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with Regulation 9 of this Annex and in accordance with the requirements of Regulation 15 of this Annex and an entry shall be made in the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex.

(4) In the case of new crude oil tankers, the additional ballast permitted in paragraph (3) of this Regulation shall be carried in cargo tanks only if such tanks have been crude oil washed in accordance with Regulation 13B of this Annex before departure from an oil unloading port or terminal.

(5) Notwithstanding the provisions of paragraph (2) of this Regulation, the segregated ballast conditions for oil tankers less than 150 metres in length shall be to the satisfaction of the Administration.

(6) Every new crude oil tanker of 20,000 tons deadweight and above shall be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing. The Administration shall undertake to ensure that the system fully complies with the requirements of Regulation 13B of this Annex within one year after the tanker was first engaged in the trade of carrying crude oil or by the end of the third voyage carrying crude oil suitable for crude oil washing, whichever occurs later. Unless such oil tanker carries crude oil which is not suitable for crude oil washing, the oil tanker shall operate the system in accordance with the requirements of that Regulation.

Existing crude oil tankers of 40,000 tons deadweight and above

(7) Subject to the provisions of paragraphs (8) and (9) of this Regulation every existing crude oil tanker of 40,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of paragraphs (2) and (3) of this Regulation from the date of entry into force of the present Protocol.

(8) Existing crude oil tankers referred to in paragraph (7) of this Regulation may, in lieu of being provided with segregated ballast tanks, operate with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing in accordance with Regulation 13B of this Annex unless the crude oil tanker is intended to carry crude oil which is not suitable for crude oil washing.

(9) Existing crude oil tankers referred to in paragraph (7) or (8) of this Regulation may, in lieu of being provided with segregated ballast tanks or operating with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing, operate with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13A of this Annex for the following period:

(a) for crude oil tankers of 70,000 tons deadweight and above, until two years after the date of entry into force of the present Protocol; and

(b) for crude oil tankers of 40,000 tons deadweight and above but below 70,000 tons deadweight, until four years after the date of entry into force of the present Protocol.

Existing product carriers of 40,000 tons deadweight and above

(10) From the date of entry into force of the present Protocol, every existing product carrier of 40,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of paragraphs (2) and (3) of this Regulation, or, alternatively, operate with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13A of this Annex.

An oil tanker qualified as a segregated ballast oil tanker

(11) Any oil tanker which is not required to be provided with segregated ballast tanks in accordance with paragraph (1) (7) or (10) of this Regulation may, however, be qualified as a segregated ballast tanker, provided that it complies with the requirements of paragraphs (2) and (3), or paragraph (5) as appropriate, of this Regulation.

Regulation 13A

Requirements for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks

(1) An oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13 (9) or (10) of this Annex, shall have adequate tank capacity, dedicated solely to the carriage of clean ballast as defined in Regulation 1(16) of this Annex, to meet the requirements of Regulation 13 (2) and (3) of this Annex.

(2) The arrangements and operational procedures for dedicated clean ballast tanks shall comply with the requirements established by the Administration. Such requirements shall contain at least all the provisions of the Specifications for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks adopted by the International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention, 1978, in Resolution 14 and as may be revised by the Organization.+

(3) An oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks shall be equipped with an oil content meter, approved by the Administration on the basis of specifications recommended by the Organization++ to enable supervision of the oil content in ballast water being discharged. The oil content meter shall be installed no later than at the first scheduled shipyard visit of the tanker following the entry into force of the present Protocol. Until such time as the oil content meter is installed, it shall immediately before discharge of ballast be established by examination of the ballast water from dedicated tanks that no contamination with oil has taken place.

(4) Every oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks shall be provided with:

a Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual+++ detailing the system and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the Specifications reffered to in paragraph (2) of this Regulation. If an alteration affecting the dedicated clean ballast tank system is made, the Operation Mannual shall be revised accordingly.

Regulation I3B

Requirements for Crude Oil Washing

(I) Every crude oil washing system required to be provided in accordance with Regulation I3(6) and (8) of this Annex shall comply with the requirements of this Regulation.

(2) The crude oil washing installation and associated equipment and arrangements shall comply with the requirements stablished by the Administration. Such requirements shall contain at least all the provisions of the Specifications for the Design, Operation and Control of Crude Oil Washing Systems adopted by the International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention, I978, in Resolution I5 and as may be revised by the Organization.++

(3) An inert gas system shall be provided in every cargo tank and slop tank in accordance with the appropriate Regulations of Chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, I974, as modified and added to by the Protocol of I978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, I974 and as may be further amended.

(4) With respect to the ballasting of cargo tanks, sufficient cargo tanks shall be crude oil washed prior to each ballast voyage in order that, taking into account the tanker's trading pattern and expected weather conditions, ballast water is put only into cargo tanks which have been crude oil washed

(5) Every oil tanker operating with crude oil washing systems shall be provided with

an Operations and Equipment Manual++ detailing the system and equipment and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the Specifications referred to in paragraph (2) of this Regulation. If an alteration affecting the crude oil washing system is made, the Operations and Equipment Manual shall revised accordingly;

Regulation I3 C

Existing Tankers Engaged in Specific Trades

(I) Subject to the provisions of paragraph (2) of this Regulation, Regulation I3(7) to (I0) of this Annex shall not apply to an existing oil tanker solely engaged in specific trades between.

(a) ports or terminals within a State Party to the present Protocol; or

(b) ports or terminals of States Parties to the present Protocol, where:

(i) the voyage is entirely within a Special Area as defined in Regulation I0(1) of this Annex; or

(ii) the voyage is entirely within other limits designated by the Organization.

(2) The provisions of paragraph (I) of this Regulation shall only apply when the ports or terminals where cargo is loaded on such voyages are provided with reception facilities adequate for the reception and treatment of all the ballast and tank washing water from oil tankers using them and all the following conditions are complied with:

(a) subject to the exceptions provided for in Regulation II of this Annex, all ballast water, including clean ballast water, and tank washing residues are retained on board and transferred to the reception facilities and the appropriate entry in the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex is endorsed by the competent Part State Authority;

(b) agreement has been reached between the Administration and the Governments of the Port States referred to in sub-paragraph (I)(a) or (b) of this Regulation concerning the use of an existing oil tanker for a specific trade;

(c) the adequacy of the reception facilities in accordance with the relevant provisions of this Annex at the ports or terminals referred to above, for the purpose of this Regulation, is approved by the Governments of the States Parties to the present Protocol within which such ports or terminals are situated; and

(d) the International Oil Pollution Prevention Certificate is endorsed to the effect that the oil tanker is solely engaged in such specific trade.

Regulation I3 D

Existing Oil Tankers Having Special Ballast Arrangements

(I) Where an existing oil tankers is so constructed or operates in such a manner that it complies at all times with the draught and trim requirements set out in Regulation I3(2) of this Annex without recourse to the use of ballast water, it shall be deemed to comply with the segregated ballast tank requirements referred to in Regulation I3(7) of this Annex, provided that all of the following conditions are complied with;

(a) operational procedures and ballast arrangements are approved by the Administration;

(b) agreement is reached between the Administration and the Governments of the Port States Parties to the present Protocol concerned when the draught and trim requirements are achieved through an operational procedure ; and

(c) the International Oil Pollution Prevention Certificate is endorsed to the effect that the oil tanker is operating with special ballast arrangements.

(2) In no case shall ballast water be carried in oil tanks except on those rare voyages when weather conditions are

so severe that, in the opinion of the master, it is necessary to carry additional ballast water in cargo tanks for the safety of the ship. Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with Regulation 9 of this Annex and in accordance with the requirements of Regulation I5 of this Annex and entry shall be made in the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex.

(3) An Administration which has endorsed a Certificate in accordance with sub-paragraph (I) (c) of this Regulation shall communicate to the Organization the particulars ther for circulation to the Parties to the present Protocol.

Regulation I3 E

Protective Location of Segregated Ballast Spaces

(I) In every new crude oil tanker of 20,000 tons deadweight and above and every new product carrier of 30.000 tons deadweight and above, the segregated ballast tanks required to provide the capacity to comply with the requirements of Regulation I3 of this Annex which are located within the cargo tank length, shall be arranged in accordance with the requirements of paragraph (2), (3) and (4) of this regulation to provide a measure of protection against oil outflow in the event of grounding or collision.

(2) Segregated ballast tanks and spaces other than oil tanks within the cargo tank length (L_t) shall be so arranged as to comply with the following requirement:

$$\Sigma PA_c + \Sigma PA_s \geq J[L_t(B + 2D)]$$

where: PA_c = the side shell area in square metres for each segregated ballast tank or space other than an oil tank based on projected moulded dimensions.

PA_s = the bottom shell area in square metres for each such tank or space based on projected moulded dimensions,

L_t = length in metres between the forward and after extremities of the cargo tanks.

B = maximum breadth of the ship in metres as defined in Regulation I(2I) of this Annex

D = moulded depth in metres measured vertically from the top of the keel to the top of the freeboard deck beam at side amidships. In ships having rounded gunwales, the moulded depth shall be measured to the point of intersection of the moulded lines of the deck and side shell plating, the lines extending as though the gunwale were of angular design.

J = 0,45 for oil tankers of 20,000 tons deadweight 0,30 for oil tankers of 200,000 tons deadweight and above, subject to the provisions of paragraph (3) of this Regulation.

For intermediate values of Deadweight the value of "J" shall be determined by linear interpolation.

Whenever symbols given in this paragraph appear in this Regulation, they have the meaning as defined in this paragraph.

(3) For tankers of 200,000 tons deadweight and above the value of "J" may be reduced as follows :

$$J \text{ reduced} = \left[J - \left(a - \frac{O_c + O_s}{4O_A}\right)\right] \text{ or } 0{,}2 \text{ whichever is}$$

greater

where: a = 0.25 for oil tankers of 200.000 tons deadweight

a = 0.40 for oil tankers of 300.000 tons deadweight

a = 0.50 for oil tankers of 420.000 tons deadweight and above.

For intermediate values of deadweight the value of "a" shall be determined by linear interpolation.

O_c = as defined in Regulation 23(I)(a) of this Annex

O_s = as defined in Regulation 23(I)(b) of this Annex

O_A = the allowable oil outflow as required by Regulation 24(2) of this Annex.

(4) In the determination of "PA_c" and "PA_s" for segregated ballast tanks and spaces other than oil tanks the following shall apply:

(a) the minimum width of each wing tank or space either of which extends for the full depth of the ship's side or from the deck to the top of the double bottom shall be not less than 2 metres. The width shall be measured inboard from the ship's side at right angles to the centre line. Where a lesser width is provided the wing tank or space shall not be taken into account when calculating the protecting area "PA_c" and

(b) the minimum vertical depth of each double bottom tank or space shall be B/I5 or 2 metres whichever is the lesser. Where a lesser depth is provided the bottom tank or space shall not be taken into account when calculating the protecting area "PA_s".

The minimum width and depth of wing tanks and double bottom tanks shall be measured clear of the bildge area and in the case of minimum width, shall be measured clear of any rounded gunwale area.

Regulation I4

Segregation of Oil and Water Ballast and Carriage of Oil in Forepeak Tanks

(I) Except as provided in paragraph (2) of this Regulation in new ships of 4.000 tons gross tonnage and above other than oil tankers, and in new oil tankers of I50 tons gross tonnage and above, no ballast water shall be carried in any oil fuel tank.

(2) Where abnormal conditions or the need to carry large quantities of oil fuel render it necessary to carry ballast water which is not a clean ballast in any oil fuel tank, such ballast water shall be discharged to reception facilities or into the sea in compliance with Regulation 9 using the equipment specified in Regulation I6(2) of this Annex, and an entry shall be made in the Oil Record Book to this effect.

(3) All other ships shall comply with the requirements

of paragraph (I) of this Regulation as far as reasonable and practicable.

(4) In a ship of 400 tons gross tonnage and above, for which the building contract is placed after I January I982 or in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction after I July I982, oil shall not be carried in a forepeak tank or a tank forward of the collision bulkhead.

(5) All ships other than those subject to paragraph(4) of this Regulation shall comply with the provisions of that paragraph as far as is reasonable and practicable.

Regulation 15

Retention og Oil on Board

(I) Subject to the provisions of paragraphs (5) and (6) of this Regulation, oil tankers of I50 tons gross tonnage and above shall be provided with arrangements in accordance with the requirements of paragraphs (2) and (3) of this Regulation, provided that in the case of existing tankers the requirements for oil discharge monitoring and control systems and slop tank arrangements shall apply three years after the date of entry into force of the present Convention.

(2) (a) Adequate means shall be provided for cleaning the cargo tanks and transferring the dirty ballast residue and tank washing from the cargo tanks into a slop tank approved by the Administration In existing oil tankers, any cargo tank may be designated as a slop tank.

(b) In this system arrangements shall be provided to tranfer the oily waste into a slop tank or combination of slop tanks in such a way that any effluent discharged into the sea will be such as to comply with the provisions of Regulation 9 of this Annex.

(c) The arrangements of the slop tank or combination of slop tanks shall have a capacity necessary to retain the slop generated by tank washings, oil residues and dirty ballast residues. The total capacity of the slop tank or tanks shall not be less than 3 per cent of the oil carrying capacity of the ships, except that the Administration may accept:

(i) 2 per cent for such oil tankers where the tank washing arrangements are such that the slop tank/or tanks are charged with washing water, this water is sufficient for tank washing and, where applicable, for providing the driving fluid for eductors, without the introduction of additional water into the system;

(ii) 2 per cent where segregated ballast tanks or dedicated clean ballast tanks are provided in accordance with Regulation I3 of this Annex, or where a cargo tank cleaning system using crude oil washing is fitted in accordance with Regulation I3 B of this Annex. This capacity may be further reduced to I.5 per cent for such oil tankers where the tank washing arrangements are such that once the slop tank or tanks are charged with washing water, this water is sufficient for tank washing and, where applicable, for providing the driving fluid for eductors, without the introduction of additional water into the system;

(iii) I per cent for combination carriers where oil cargo is only carried in tanks with smooth walls. This capacity may be further reduced to 0.8 per cent where the tank washing arrangements are such that once the slop tank or tanks are charged with washing water, this water is sufficient for tank washing and where applicable, for providing the driving fluid for eductors, without the introduction of additional water into the system.

New oil tankers of 70.000 tons deadweight and above shall be provided with at least two slop tanks.

(d) Slop tanks shall be so designed particularly in respect of the position of inlets, outlets, baffles or weirs where fitted, so as to avoid excessive turbulence and entrainment of oil or emulsion with the water.

(3) (a) An oil discharge momitoring and control system approved by the Administration shall be fitted. In considering the design of the oil content meter to be incorporated in the system, the Adminstration shall have regard to the specification recommended by the Organization++ The system shall be fitted with a recording device to provide a continuous record of the discharge in litres per nautical mile and total quantity discharge or the oil content and rate of discharge. This record shall be identifiable as to time and date and shall be kept for at least three years. The oil discharge monitor and control system shall come into operation when there is any discharge of effluent into the sea and shall be such as will ensure that any discharge of oily mixture is automatically stopped when the instantaneous rates of discharge od oil exceeds that permitted by Regulation 9(I)(a) of this Annex. Any failure of this monitoring and control system shall stop the discharge and be noted in the Oil Record Book. A manually operated alternative method shall be provided and may be used in the event of such failure, but the defective unit shall be made operable before the oil tanker commences its next ballast voyage unless it is proceeding to a repair port.

The oil discharge monitoring and control system shall be designed and installed in compliance with the Guidelines and Specifications for

Oil Discharge Monitoring and Control Systems for Oil Tankers developed by the Organization.(4) Administrations may accept such specific arrange ments as detailed in the Guidelines and Specification.

(b) Effective oil/water interface detectors approved by the Administration shall be provided for a rapid and accurate determination of the oil/water interface in slop tanks and shall be available for use in other tanks where the separation of oil and water is effected and from which it i intended to discharge effluent direct to the sea.

(c) Instructions as to the operation of the system shall be in accordance

with an operational manual approved by the Administration. They shall cover manual as well as automatic operations and shall be intended to ensure tha. at no time shall oil be discharged except in compliance with the conditions specified in Regulation 9 of this Annex.(5)

(4) The requirements of paragraph (I), (2) and (3) of this Regulation shall not apply to oil tankers of less than I50 tons gross tonnage, for which the control of disharge of oil under Regulation 9 of this Annex shall be effected by tje retention of oil on board with subsequent discharge of all contaminated washings to reception facilities. The total quantity of oil and water used for washing and returned to a storage tank shall be recorded in the Oil Record Book. This total quantity shall be discharged to reception facilities unless adequate arrangements are made to ensure that any effluent which is allowed to be discharged into the sea is effectively monitored to ensure that the provisions of Regulation 9 of this Annex are complied with.

(5) (a) The Administration may waive the requirements of paragraphs (I), (2) and (3) of this Regulation for any oil tanker which engages exclusively on voyages both of 72 hours or less in duration and within 50 miles from the nearest land, provide that the oil tanker is enganged exclusively in trades between ports or terminals within a State Party to the present Convention. Any such waiver shall be subject to the requirement that the oil tanker shall retain on board all oily mixtures forsubsequent discharge to reception facilities and to the determinatice by the Administration that facilities available to receive such oily mixtures are adequate.

(b) The Administration may waive the requirements of paragra h (3) of this Regulation for oil tankers other than those referred to in sub-paragraph (a) of this paragraph in cases where:

(i) the tanker is an an existing oil tanker of 40000tons deadweight or above as referred to in Regulation I3C(I) of this Annex, engaged in specific trades and the conditions specified in Regulation I3C(2) are complied with;or

(ii) the tanker is engaged exclusively in one or more of the following categories of voyages:

(I) voyages within special areas; or

(2) voyages within 50 miles from the nearest land outside special areas where the tanker is engaged in :

(aa) trades between ports or terminals of a State Party to the present Convention; or

(bb) restricted voyages as determind by the Administration, and of 72 hours or less in duration;

provided that all of the following conditions are complied ewith:

(3) all oily mixtures are retained on board for subsequent discharge to reception facilities;

(4) for voyages specified in sub-paragraph (b)(ii)(2) of this paragraph, the Administration has determined that adequate reception facilities are available to receive such oily mixtures in those oil loading ports or terminals the tanker calls at;

(5) the International Oil Pollution Prevention Certificate, when required, is endorsed to the effect that the ship is exclusively engaged in one or more of the categories of voyages specified in sub-paragraphs (b)(ii)(1) and (b) (ii)(2)(bb) of this paragraph; and

(6) the quantity, time, and port of the discharge are recorded in the Oil Record Book.

(6) Where in the view of the Organization equipment required by Regulation 9 (1)(a)(vi) of this Annex and specified in sub-paragraph (3)(a) of this Regulation is not obtainable for the monitoring of discharge of light refined products (white oils), the Administration may waive compliance with such requirement, provided that discharge shall be permitted only in compliance with procedures established by the Organization which shall satisfy the conditions of Regulation 9 (1)(a) of this Annex except the obligation to have an oil discharge monitoring and control system in operation. The Organization shall review the availability of equipment at intervals not exceeding twelve months.

(7) The requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation shall not apply to oil tankers carrying asphalt or other products subject to the provisions of this Annex, which through their physical properties inhibit effective product/water separation and monitoring, for which the control of discharge under Regulation 9 of this Annex shall be effected by the retention of residues on board

with discharge of all contaminated washings to reception facilities.

Regulation 16

Oil Discharge Monitoring and Control System and Oily-Water Separating and Oil Filtering Equipment.

(1) Any ship of 400 tons gross tonnage and above but less than 10,000 tons gross tonnage shall be fitted with oily-water separating equipment (100 ppm equipment) complying with paragraph (6) of this Regulation. Any such ship which carries large quantities of oil fuel shall comply with paragraph (2) of this Regulation or paragraph (1) of Regulation 14.

(2) Any ship of 10,000 tons gross tonnage and above shall be fitted either

(a) with oily-water separating equipment (100 ppm equipment) complying with paragraph (6) of this Regulation and with an oil discharge monitoring and control system complying with paragraph (5) of this Regulation; or

(b) with oil filtering equipment (15 ppm equipment) complying with paragraph (7) of this Regulation.

(3) (a) The Administration may waive the requirements of paragraphs (1) and (2) of this Regulation for any ship engaged exclusively on:

(i) voyages within special areas; or

(ii) voyages within 12 miles of the nearest land outside special areas, provided the ship is in:

(1) trade between ports or terminals within a State Party to the present Convention; or

(2) restricted voyages as determined by the Administration, provided that all of the following conditions are complied with

(iii) the ship is fitted with a holding tank having a volume adequate, to the satisfaction of the Administration, for the total retention on board of the oily bilge water;

(iv) all oily bilge water is retained on board for subsequent discharge to reception facilities;

(v) the Administration has determined that adequate reception facilities are available to receive such oily bilge water in a sufficient number of ports or terminals the ship calls at;

(vi) the International Oil Pollution Prevention Certificate, when required, is endorsed to the effect that the ship is exclusively engaged on the voyages specified in sub-paragraph (a)(i) or (a)(ii)(2) of this paragraph; and

(vii) the quantity, time, and port of the discharge are recorded in the Oil Record Book.

(b) The Administration shall ensure that ships of less than 400 tons gross tonnage are equipped as far as practicable, to retain on board oil or oily mixtures or discharge them in accordance with the requirements of Regulation 9(I)(b) of this Annex.

(4) For existing ships the requirements of paragraphs (I), (2) and (3) of this Regulation shall apply three years after the date of entry into force of the present Convention.

(5) An oil discharge monitoring and control system shall be of a design approved by the Administration. In considering the design of the oil content meter to be incorporated into the system, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization.++ The system shall be fitted with a recording device to provide a continuous record of the oil content in parts per million. This record shall be identifiable as to time and date and shall be kept for at least three years. The system shall come into operation when there is any discharge of effluent into the sea and shall be such as will ensure that any discharge of oily mixture is automatically stopped when the oil content of effluent exceeds that permitted by Regulation (9)(I)(b) of this Annex. Any failure of the system shall stop the discharge and be noted in the Oil Record Book. The defective unit shall be made operable before the ship commences its next voyage unless it is proceeding to repair port. Existing ships shall comply with all of the provisions specified above except that the stopping of the discharge may be perfomed manually.

(6) Oily-water separating equipment referred to in paragraphs (I) and (2) (a) of this Regulation shall be of a design approved by the Administration and shall be such as will ensure that any oil mixture discharged into the sea after passing through the system has an oil content of less than I00 parts per million. In considering the design of such equipment, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization.++

(7) Oil filtering equipment referred to in paragraph (2) (b) of this Regulation shall be of a design approved by the Administration and shall be such as will ensure that any oily mixture discharged into the sea after passing through the system or systems has an oil content not exceeding I5 parts per million. It shall be provided with alarm arrangements to indicate when this level cannot be maintained. In considering the design of such equipment, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization.++ In the case of ships less than I0,000 tons gross tonnage, other than those carrying large quantities of oil fuel or those discharging bilge water under Regulation I0(3)(b), which are provided with oil filtering equipment, in lieu of oily-water separating equipment the requirements for the alarm arrangements shall be complied with as far as reasonable and practicable.

Regulation I7

Tanks for oil Residues (Sludge)

(I) Every ship of 400 tons gross tonnage and above shall be provided with a tank or tanks of adequate capacity, having regard to the type of machinery and length of voyage, to receive the oily residues (sludges) which cannot be dealt with

otherwise in accordance with the requirements of this Annex such as those resulting from the purification of fuel and lubricating oils and oil leakages in the machinery spaces.

(2) In new ships, such tanks shall be designed and constructed so as to facilitate their cleaning and the discharge of residues to reception facilities. Existing ships shall comply with this requirement as far as is reasonable and practicable

Regulation 18

Pumping, Piping and Discharge Arrangements of Oil Tankers

(1) In every oil tanker, a discharge manifold for connexion to reception facilities for the discharge of dirty ballast water or oil contaminated water shall be located on the open deck on both sides of the ship.

(2) In every oil tanker, pipelines for the discharge to the sea of ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas which may be permited under Regulation 9 or Regulation 10 of this Annex shall be led to the open deck or to the ship's side above the waterline in the deepest ballast condition. Different piping arrangements to permit operation in the manner permitted in sub-paragraphs (6)(a) to (e) of this Regulation may be accepted.

(3) In new oil tankers means shall be provided for stopping the discharge into the sea of ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas, other than those discharges below the waterline permitted under paragraph (6) of this Regulation from a position on the upper deck or above located so that the manifold in use referred to in paragraph (1) of this regulation and the discharge to the sea from the pipelines referred to in p.(2) of this Regulation may be visually observed. Means for stopping the discharge need not be provided at the observation position if a positive communication system such as a telephone or radio system is provided between the observation position and the discharge control position.

(4) Every new oil tanker required to be provided with segregated ballast tanks or fitted with a crude oil washing system shall comply with the following requirements:

(a) It shall be equipped with oil piping so designed and installed that oil retention in the lines is minimized; and

(b) means shall be provided to drain all cargo pumps and oil lines at the completion of cargo discharge, where necessary by connection to a stripping device. The line and pump drainings shall be capable of being discharged both ashore and to a cargo tank or a slop tank. For discharge ashore a special small diameter line shall be provided and shall be connected outboard of the ship's manifold valves.

(5) Every existing crude oil tanker required to be provided with segregated ballast tanks, or to be fitted with a crude oil washing system, or to operate with dedicated clean ballast tanks, shall comply with the provisions of paragraph (4)(b) of this Regulation.

(6) On every oil tanker the discharge of ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas shall take place above the waterline, except as follows:

(a) Segregated ballast and clean ballast may be discharged below the waterline:

(i) In ports or at offshore terminals or
(ii) at sea by gravity.

provided that the surface of the ballast water has been examinated immediately before the discharge to ensure that no contamination with oil has taken place.

(b) Existing oil tankers which, without modification, are not capable of discharging segragated ballast above the waterline may discharge segregated ballast below the waterline at sea, provided that the surface of the ballast water has been examined immediately before the discharge to ensure that no contamination with oil has taken place.

(c) Existing oil tankers operating with dedicated clean ballast tanks, which without modification are not capable of discharging ballast water from dedicated clean ballast tanks above the waterline may discharge this ballast below the waterline provided that the discharge of the ballast water is supervised in accordance with Regulation 13 A (3) of this Annex.

(d) On every oil tanker at sea, dirty ballast water or oil contamined water from tanks in the cargo area, other than slop tanks, may be discharged by gravity below the waterline, provided that sufficient time has elapsed in order to allow oil / water separation to have taken place and the ballast water has been examined immediately before the discharge with an oil/water interface detector referred to in Regulation 15(3)(b) of this Annex in order to ensure that the height of the interface is such that the discharge does not involve any increased risk of harm to the marine environment.

(e) On existing oil tankers at sea, dirty ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas may be discharged below the waterline, subsequent to or in lieu of the discharge by the method referred to in sub-paragraph (d) of this paragraph, provided that:

(i) a part of the flow of such water is led through permanent piping to a readily accessible location on the upper deck or above where it may visually be observed during the discharge operation; and

(ii) such part flow arrangements comply with the requirements established by the Administration, which shall contain at least all the provisions of the Specifications for the Design, Installation and Operation of a Part Flow System for Control of Overboard Discharges adopted by the Organization.

Regulation 19

Standard Discharge Connection

To enable pipes of reception facilities to be connected

with the ship's discharge pipeline for residues from machinery bilges, both lines shall be fitted with a standard discharge connection in accordance with the following table:

STANDARD DIMENSIONS OF FLANGES FOR DISCHARGE CONNECTIONS

Description	Dimension
Outside diameter	215 mm
Inner diameter	According to pipe outside diameter
Bolt circle diameter	183 mm
Slots in flange	6 holes 22 mm in diameter equidistantly placed on a bolt circle of the above diameter slotted to the flange periphery. The slot width to be 22mm
Flange thickness	20 mm
Bolts and nuts quantity, diameter	6, each of 20 mm in diameter and of suitable length
The flange is designed to accept pipes up to a maximum internal diameter of 125 mm and shall be of steel or other equivalent material having a flat face. This flange, together with a gasket of oilproof material, shall be suitable for a service pressure of 6 kg/cm^2.	

Regulation 20

Oil Record Book

(1) Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above and every ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker shall be provided with an Oil Record Book Part I (Machinery Space Operations). Every oil Tanker of 150 tons gross tonnage and above shall also be provided with an Oil Record Book Part II (Cargo/Ballast Operations). The Oil Record Book(s), whether as a part of the ship's official log book or otherwise, shall be in the Form(s) specified in Appendix III to this Annex.

(2) The Oil Record Book shall be completed on each occasion on a tank to tank basis if appropriate, whenever any of the following operations take place in the ship:

(a) for machinery space operations (all ships):

(i) ballasting or cleaning of oil fuel tanks;

(ii) discharge of dirty ballast or cleaning water from tanks referred to under (i) of the sub-paragraph;

(iii) disposal of oily residues (sludge);

(iv) discharge overboard or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces.

(b) for cargo/ballast operations (oil tankers):

(i) loading of oil cargo;

(ii) internal transfer of oil cargo during voyage;

(iii) unloading of oil cargo;

(iv) ballasting of cargo tanks and dedicated clean ballast tanks;

(v) cleaning of cargo tanks including crude oil washing;

(vi) discharge of ballast except from segregated ballast tanks;

(vii) discharge of water from slop tanks;

(viii) closing of all applicable valves or similar devices after slop tank discharge operations;

(ix) closing of valves necessary for isolation of dedicated clean ballast tanks from cargo and stripping lines after slop tank discharge operations;

(x) disposal of residues.

(3) In the event of such discharge of oil or oily mixture as is referred to in Regulation 11 of this Annex or in the event of accidental or other exceptional discharge of oil not excepted by that Regulation, a statement shall be made in the Oil Record Book of the circumstances of, and the reasons for, the discharge.

(4) Each operation described in paragraph (2) of this Regulation shall be fully recorded without delay in the Oil Record Book so that all the entries in the book appropriate to that operation are completed.

Each completed operation shall be signed by the officer or officers in charge of the operations concerned and each completed page shall be signed by the master of the ship.

The entries in the Oil Record Book shall be in an official language of the state whose flag the ship is entitled to fly, and for ships holding an International Oil Pollution Prevention Certificate in English or French. The entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

(5) The Oil Record Book shall be kept in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times and, except in the case of unmanned ships under tow, shall be kept on board the ship. It shall be preserved for a period of three years after the last entry has been made.

(6) The competent authority of the Government of a Party to the Convention may inspect the Oil Record Book on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port or offshore terminals and may make a copy of any entry in that book and may require the Master of the ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so which made has been certified by the Master of the ship as a true copy of an entry in the ship's Oil Record Book shell be made admissible in any judicial procedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of an Oil Record Book and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to unduly delayed.

(7) For oil tankers of less than 150 tons tonnage operating in accordance with Regulation 15(4) of this Annex an appropriate Oil Record Book should be developed by the Administration.

Regulation 21

Special Requirements for Drilling Rigs and other Platforms

Fixed and floating drilling rigs when engaged in the

exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources and other platforms shall comply with requirements of this Annex applicable to ships of 400 tons gross tonnage and above other than oil tankers, except that:

(a) they shall be equipped as far as practicable with the installations required in Regulations I6 and I7 of this Annex;

(b) they shall keep a record of all operations involving oil or oily mixture discharged in a form approved by the Administrations, and;

(c) in any special area and subject to the provisions of Regulation II of this Annex, the discharge into the sea of oil or oily mixture shall be prohibited except when the oil content of the discharge without dilution does not exceed I5 parts per million.

(d) Outside special areas and more than I2 nautical miles from the nearest land and subject to the provisions of Regulation II of this Annex, the discharge from such drilling rigs and platforms when stationary into the sea of oil or oily mixtures shall be prohibited except when the oil content of the discharges without dilution does not exceed I00 parts per milion unless there are appropriate national regulations which are more stringent, in which case the appropriate national regulations shall apply.

CHAPTER III-REQUIREMENTS FOR MINIMIZING OIL POLUTION FROM OIL TANKERS DUE TO SIDE AND BOTTOM DAMAGES

Regulation 22

Damage Assumptions

(I) For the purpose of calculating hypothetical oil outflow from oil tankers, three dimensions of the extent of damage of a parallelepiped on the side and bottom of the ship are assumed as follows. In the case of bottom damages two conditions are set forth to be applied individually to the stated portions of the oil tanker.

(a) Side damage

(i) Longitudinal extent (l_c): $\frac{1}{3}L^{\frac{2}{3}}$ or 14.5 metres, whichever is less.

(ii) Transverse extent (t_c) (inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard): $\frac{B}{5}$ or 11.5 metres, whichever is less

(iii) Vertical extent (v_c): from the base line upwards without limit

(b) Bottom damage

	For 0.3L from the forward perpendicular of the ship	Any other part of the ship
(i) Longitudinal extent (l_s)	$\frac{L}{10}$	$\frac{L}{10}$ or 5 metres whichever is less
(ii) Transverse extent (t_s)	$\frac{B}{6}$ or I0 metres whichever is less but not less than 5 metres	5 metres
(iii) Vertical extent from the base line (v_s)	$\frac{B}{15}$ or 6 metres, whichever is less	

(2) Wherever the symbols given in this Regulation appears in this Chapter, they have the meaning as defined in this Regulation.

Regulation 23

Hypothetical Outflow of Oil

(I) The hypothetical outflow of oil in the case of side damage (O_c) and bottom damage (O_s) shall be calculated by the following formulae with respect to compartments breached by damage to all conceivable locations along the length of the ship to the extent as defined in Regulation 22 of this Annex.

(a) for side damages:

$$O_c = \Sigma W_i + \Sigma K_i C_i \qquad (I)$$

(b) for bottom damages:

$$O_s = \frac{1}{3}(\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i) \qquad (ii)$$

where: W_i = volume of a wing tank in cubic metres assumed to be breached by the damage as specified in Regulation 22 of this Annex, W_i for a segregated ballast tank may be taken equal to zero.

C_i = volume of a centre tank in cubic metres assumed to be breached by the damage as specified in Regulation 22 of this Annex; C_i for a segregated ballast tank may be taken equal to zero,

$K_i = 1 - \frac{b_i}{t_c}$ when b_i is equal to or greater than t_c, K_i shall be taken equal to zero

$Z_i = 1 - \frac{h_i}{v_s}$ when h_i is equal to or greater than v_s, Z_i shall be taken equal to zero,

b_i = width of wing tank in metres under consideration measured inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level correspoding to the assigned summer freeboard.

h_i = minimum depth of the double bottom in metres under consideration where no

double bottom is fitted h_i shall be taken equal to zero.

Whenever symbols given in this paragraph appear in this Chapter they have the meaning as defined in this Regulation.

(2) If a void space or segregated ballast tank of a length less than l_c as defined in Regulation 22 of this Annex is located between wing oil tanks, O_c in formula (I) may be calculated on the basis of volume W_i being the actual volume of one such tank (where they are of equal capacity) or the smaller of the two tanks (if they differ in capacity) adjacent to such space multiplied by S_i as defined below and taking for all other wing tanks involved in such a collision the value of the actual full volume.

$$S_i = 1 - \frac{l_i}{l_c}$$

where l_i = length in metres of void space or segragated ballast tank under consideration.

(3) (a) Credit shall only be given in respect of double bottom tanks which are either empty or carrying clean water when cargo is carried in the tanks above.

(b) Where the double bottom does not extend for the full lenght and width of the tank involved the double bottom is considered non existent and the volume of the tanks above the area of the bottom damage shall be included in formula (II) even if the tank is not considered breached because of the installation of such a partial double bottom.

(c) Suction wells may be neglected in the determination of the value h_i provided such wells are not excessive in area and extend below the tank for a minimum distance and in no case more than half the height of the double bottom. If the depth of such a well exceeds half the height of the double bottom, h_i shall be taken equal to the double bottom height minus the well height.

Piping serving such wells if installed within the double bottom shall be fitted with valves or other dosing arrangements located at the point of connexion to the tank served to prevent oil outflow in the event of damage to the piping. Such piping shall be installed as high from the bottom shell as possible. These valves shall be kept closed at sea at any time when the tank contain oil cargo, except that they may be opened only for cargo transfer needed for the purpose of trimming of the ship.

(4) In the case where bottom damage simultaneously involves four centre tanks, the value of O_s may be calculated according to the formula

$$O_s = \frac{1}{4} (\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i) \qquad \text{(III)}$$

(5) An Administration may credit at reducing oil outflow in case of bottom damage, an installed cargo transfer system having an emergency high suction in each cargo oil tank, capable of transfering from a breached tank or tanks to segregated ballast tanks or to available cargo tankage if it can be assured that such tanks will have sufficient ullage. Credit for such a system would be governed by ability to transfer in two hours of operation oil equal to one half of the largest of the breached tanks involved and by availability of equivalent receiving capacity in ballast or cargo tanks. The credit shall be confined to permitting calculation of O_s according to formula (III). The pipes for such suctions shall be installed at least at a height not less than the vertical extend of the bottom damage v_s. The Administration shall supply the Organization with the information concerning the arrangements accepted by it, for circulation to other Parties, to the Convention.

Regulation 24

Limitation of Size and Arrangement of Cargo Tanks

(1) Every new oil tanker shall comply with the provisions of this Regulation. Every existing oil tanker shall be required, within two years after the date of entry into force of the present Convention, to comply with the provisions of this Regulation if such a tanker falls into either of the following categories:

(a) a tanker, the delivery of which is after 1 January 1977; or

(b) a tanker to which both the following conditions apply:

(i) delivery is not later than 1 January 1977; and

(ii) the building contract is placed after 1 January 1974, or in cases where no building contract has previously been placed, the keel is laid or the tanker is at a similar stage of construction after 30 June 1974.

(2) Cargo tanks of oil tankers shall be of such size and arrangements that the hypothetical outflow O_c or O_s calculated in accordance with the provisions of Regulation 23 of this Annex anywhere in the length of the ship does not exceed 30,000 cubic meters or $400\sqrt[3]{DW}$, whichever is the greater, but subject to a maximum of 40,000 cubic metres.

(3) The volume of any one wing cargo oil tank of an oil tanker shall not exceed seventy-five per cent of the limits of the hypothetical oil outflow referred to in paragraph (2) of this Regulation. The volume of any one centre cargo oil tank shall not exceed 50.000 cubic metres. However, in segregated ballast oil tankers as defined in Regulation 13 of this Annex, the permitted volume of a wing cargo oil tank situated between two segregated ballast tanks, each exceeding l_c in length, may be increased to the maximum limit of hypothetical oil outflow provided that the width of the wing tanks exceeds t_c.

(4) The length of each cargo tank shall not exceed 10 metres or one of the following values, whichever is the greater.

(a) where no longitudinal bulkhead is provided:
0.1L

(b) where a longitudinal bulkhead is provided at the centreline only:
0.1L

(c) where two or more longitudinal bulkheads are provided:

(i) for wing tanks:
0.2L

(ii) for centre tanks:

(1) if $\frac{b_i}{B}$ is equal to or greater than 1/5
0.2L

(2) if $\frac{b_i}{B}$ is less than 1/5 :

- where no centreline longitudinal bulkhead is provided:
$(0.5 \frac{b_i}{B} + 0.1) L$
- where a centreline longitudinal bulkhead is provided:
$(0.25 \frac{b_i}{B} + 0.15) L$

(5) In order not to exceed the volume limits established by paragraphs (2), (3) and (4) of this Regulation and irrespective of the accepted type of cargo transfer system installed, when such system inter-connects two or more cargo tanks, valves or other similar closing devices shall be provided for separating the tanks from each other. These valves or devices shall be closed when the tanker is at sea.

(6) Lines of piping which run through cargo tanks in a position less than t_c from the ship's side or less than v_c from the ship's bottom shall be fitted with valves or similar closing devices at the point at which they open into any cargo tank. These valves shall be kept closed at sea at any time when the tanks contain cargo oil, except that they may be opened only for cargo transfer needed for the purpose of trimming of the ship.

Regulation 25
Subdivision and Stability

(1) Every new oil tanker shall comply with the subdivision and damage stability criteria as specified in paragraph (3) of this Regulation, after the assumed side or bottom damage as specified in paragraph (2) of this Regulation, for any operating draught reflecting actual partial or full load conditions consistent with trim and strength of the ship as well as specific gravities of the cargo. Such damage shall be applied to all conceivable locations along the length of the ship as follows:

(a) in tankers of more than 225 metres in length, anywhere in the ship's length;

(b) in tankers of more than 150 metres, but not exceeding 225 metres in length, anywhere in the ship's length except involving either after or forward bulkhead bounding the machinery space located aft. The machinery space shall be treated as a single floodable compartment:

(c) in tankers not exceeding 150 metres in length, anywhere in the ship's length between adjacent transverse bulkheads with the exception of the machinery space. For tankers of 100 metres or less in length where all requirements of paragraph (3) of this Regulation cannot be fulfilled without materially impairing the operational qualities of the ship, Administration may allow relaxations from these requirements.

Ballast conditions where the tanker is not carrying oil in cargo tanks excluding any oil residues, shall not be considered.

(2) The following provisions regarding the extent and the character of the assumed damage shall apply:

(a) Side damage

(i) Longitudinal extent	$1/3\ (L^{2/3})$ or 14.5 metres, whichever is less
(ii) Transverse extent (inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level of the summer load line)	B/5 or 11.5 metres, whichever is less
(iii) Vertical extent	From the moulded line of the bottom shell plating at centreline, upwards without limit.

(b) Bottom damage	For 0.3L from the forward perpendicular of the ship	Any other part of the ship
(i) Longitudinal extent	$1/3(L^{2/3})$ or 14.5 metres, whichever less	$1/3(L^{2/3})$ or 5 metres, whichever is less
(ii) Transverse extent	B/6 or 10 metres, whichever is less	B/6 or 5 metres, whichever is less
(iii) Vertical extent	B/15 or 6 metres, whichever is less, measured from the moulded line of the bottom shell plating at centreline	B/15 or 6 metres, whichever is less, measured from the moulded line of the bottom shell plating at centreline

(c) If any damage of a lesser extent than the maximum extent of damage specified in sub-paragraphs (a) and (b) of this paragraph would result in a more severe condition, such damage shall be considered.

(d) Where the damage involving transverse bulkheads is envisaged specified in sub-paragraphs (1)(a) and (b) of this Regulation, transver watertight bulkheads shall be spaced at least at a distance equal to the longitudinal extent of assumed damage specified in sub-paragraph (a) of this paragraph in order to be considered effective. where transverse bulkheads are spaced at a lesser distance, one or more of these bulkheads within such extent of damage shall be assumed as non-existent fro the purpose of determining flooded compartemtns.

(e) Where the damage between adjacent transverse watertight bulkheads is envisaged as specified in sub-paragraph (1)(c) of this Regulation, no main transverse bulkhead or a transverse bulkhead bounding side tanks or double bottom tanks shall be assumed damaged, unless:

(i) the spacing of the adjacent bulkheads is less than the longitudinal extent of assumed damage specified in sub-paragraph (a) of this paragraph; or

(ii) there is a step or a recess in a transverse bulkhead of more than 3.05 metres in length, located within the extent of penetration of assumed damage. The step formed by the after peak bulkhead and after peak tank top shall not be regarded as a step for the purpose of this Regulation.

(f) If pipes, ducts or tunnels are situated within the assumed extent of damage, arrangements shall be made so that progressive flooting cannot thereby extend to compartments othethanthose assumed to be floodable for each case of damage.

(3) Oil tankers shall be regarded as complying with the damage stability criteria if the following requirements are met:

(a) The final waterline, taking into account sinkage, heel and trim, shall be below the lower edge of any opening through which progressive flooding may take place. Such openings shall include air pipes and those which are closed by means of weathertight doors or hatch covers and may exclude those openings closed by means of watertight manhole covers and flush scuttles, small watertight cargo tank hatch covers which maintain the high integrity of the deck, remotely operated watertight sliding doors, and side scuttles of the non-opening type.

(b) In the final stage of flooding, the angle of heel due to unsymmetrical flooding shall not exceed 25 degrees, provided that this angle may be increased upto 30 degrees if no deck edge immersion occurs.

(c) The stability in the final stage of flooding shall be investigated and may be regarded as sufficient if the righting lever curve has at least a range of 20 degrees beyond the position of equilibrium in association with a maximum residual righting lever of at least 0.1 metre within the 20 degrees range; the area under the curve within this range shall not be less than 0.0175 metre radians. Unprotected openings shall not be immersed within this range unless the space concerned is assumed to be flooded. Within this range, the immersion of any of the openings listed in sub-paragraph (a) of this paragraph and other openings capable of being closed weathertight may be permitted.

(d) The Administration shall be satisfied that the stability is sufficient during intermediate stages of flooding.

(e) Equalization arrangements requiring mechanical aids such as valves or cross-levelling pipes, if fitted, shall not be considered for the purpose of reducing an angle of heel or attaining the minimum range of residual stability to meet the requirements of sub-paragraphs (a), (b) and (c) of this paragraph and sufficient residual stability shall be maintained during all stages where equalization is used. Spaces which are linked by ducts of a large cross-sectional area may be considered to be common.

(4) The requirements of paragraph (1) of this Regulation shall be confirmed by calculations which take into consideration the design characteristics of the ship, the arrangements, configuration and contacts of the damaged compartments; and the distribution, specific gravities and the free surface effect of liquids. The calculations shall be based on the following:

(a) Account shall be taken of any empty or partially filled tank, the specific gravity of cargoes carried, as well as any outflow of liquids from damaged compartments.

(b) The permeabilities assumed for spaces flooded as a result of damage shall be as follows:

Spaces	Permeabilities
Appropriated to stores	0.60
Occupied by accommodation	0.95
Occupied by machinery	0.85
Voids	0.95
Intended for consumable liquids	0 to 0.95+
Intended for other liquids	0 to 0.95+

(c) The buoyancy of any superstructure directly above the side damage shall be disregarded. The unflooded parts of superstructures beyond the extent of damage, however, may be taken into consideration provided that they are separated from the damaged space by watertight bulkheads and the requirements of sub-paragraph (3)(a) of this Regulation in respect of these intact spaces are complied with. Hinged watertight doors may be acceptable in watertight bulkheads in the superstructure.

(d) The free surface effect shall be calculated at an angle of heel of 5 degrees for each individual compartment. The Administration may require or allow the free surface corrections to be calculated at an angle of heel greater than 5 degrees for partially filled tanks.

(e) In calculating the effect of free surfaces of consumable liquids it shall be assumed that, for each type of liquid at least one transverse pair or a single centreline tank has a free surface and the tank or combination of tanks to be taken into account shall be those where the effect of free surfaces is the greatest.

(5) The Master of every new oil tanker and the person in charge of a new non-self-propelled oil tanker to which this Annex applies shall be supplied in an approved form with:

(a) information relative to loading and distribution of cargo necessary to ensure compliance with the provisions of this Regulation: and

(b) data on the ability of the ship to comply with damage stability criteria as determined by this Regulation, including the effect of relaxations that may have been allowed under sub-paragraph (I) (c) of this Regulation.

Appendix I

LIST OF OILS

Asphalt solutions	Gasoline Blending Stocks
Blending Stocks	Alkylates - fuel
Roofers Flux	Reformates
Straight Run Residue	Polymer - fuel
Oils	Gasolines
Clarified	Casinhead (natural)
Crude Oil	Automotive
Mixtures containing crude oil	Aviation
Diesel Oil	Straight Run
Fuel Oil No. 4	Fuel Oil No I (Kerosene)

+ The permeability of partially filled compartments shall be consistent with the amount of liquid carried in the compartment. Whenever damage penetrates a tank containing liquids, it shall be assumed that the contents are completely lost from that compartment and replaced by salt water up to the level of the final plane of equilibrium.

Fuel Oil No. 5	Fuel Oil No.I-D
Fuel Oil No. 6	Fuel Oil No. 2
Residual Fuel Oil	Fuel Oil No. 2-D
Road Oil	Jet Fuels
Transformer Oil	JP-I, (Kerosene)
Aromatic Oil (excluding vegetable oil)	JP-3
Lubricating Oils and Blending Stocks	JP - 4
Mineral Oil	JP-5 (Kerosene, Heavy)
Motor Oil	Turbo Fuel
Penetrating Oil	Kerosene
Spindle Oil	Mineral Spirit
Turbine Oil	
Distillates	Naphtha
Straight Run	Solvent
Flashed Feed Stocks	Petroleum
Gas Oil	Heartcut Distillate Oil
Cracked	

\+ Reference is made to the Revised Specifications for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks adopted by the Twelfth Assembly of the Organization by Resolution A. 495(XII).

++ Reference is made to the Recommendation on International Performance and Test Spesifications for Oily Water Separating Equipment and Oil Content Meters adopted by the Organization by Resolution A 393(X).

+++ See Resolution A 495(XII) for the Standard Format of the Manual

(4) Reference is made to the Guidelines and Specifications for Oil Discharge Monitoring and Control Systems for Oil Tankers adopted by the Organization by resolution A. 496(XII).

(5) Reference is made to "Clean Seas Guide for Oil Tankers" published by the International Chamber of Shipping and the Oil Companies International Marine Forum.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΕΚ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I - ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Κανονισμός 1

Ορισμοί

Για τις εφαρμογές του παρόντος Παραρτήματος:

(1) «Πετρέλαιο» σημαίνει το πετρέλαιο σε κάθε μορφή, συμπεριλαμβανομένου του αργού πετρελαίου, του καυσίμου πετρελαίου, των κατακαθημάτων πετρελαίου, του αποβλήτου πετρελαίου και των προϊόντων διϋλίσεως πετρελαίου (εκτός των πετροχημικών τα οποία υπάγονται στις διατάξεις του Παραρτήματος II της παρούσης Συμβάσεως) και περιλαμβάνει τις ουσίες που αναφέρονται στο Προσάρτημα I αυτού του Παραρτήματος χωρίς να περιορίζεται η γενικότης των προηγουμένων.

(2) «Πετρελαιοειδές Μίγμα» σημαίνει μίγμα με περιεκτικότητα πετρελαίου σε οιαδήποτε αναλογία.

(3) «Καύσιμο πετρέλαιο» σημαίνει μίγμα πετρελαίου που χρησιμοποιείται σαν καύσιμο, για πρόωση και για τα βοηθητικά μηχανήματα του πλοίου, που το μεταφέρει.

(4) «Πετρελαιοφόρο» σημαίνει πλοίο κατασκευασμένο ή μετασκευασμένο για να μεταφέρει πετρέλαιο χύδην στους χώρους φορτίου περιλαμβανομένων των πλοίων συνδεδυασμένων φορτίων και των πλοίων μεταφοράς χημικών κατά τους προσδιορισμούς του Παραρτήματος II της παρούσης Συμβάσεως, όταν το μεταφερόμενο φορτίο εν όλω ή εν μέρει είναι πετρέλαιο χύδην.

(5) «Πλοίο συνδεδυασμένων φορτίων» σημαίνει το πλοίο που σχεδιάσθηκε για να μεταφέρει πετρέλαιο ή στερεά φορτία χύδην.

(6) «Νέο πλοίο» σημαίνει πλοίο:

(α) για το οποίο η σύμβαση κατασκευής, υπεγράφη μετά την 31 Δεκεμβρίου του 1975, ή

(β) ελλείψει συμβάσεως κατασκευής, η τρόπις του οποίου τοποθετήθηκε ή που ευρίσκεται σε παρεμφερές στάδιο κατασκευής μετά την 30 Ιουνίου 1976, ή

(γ) η παράδοση του οποίου έγινε μετά την 31 Δεκεμβρίου του 1979, ή

(δ) έχει υποστεί μετασκευές ευρείας εκτάσεως:

(ι) για τις οποίες η σύμβαση έγινε μετά την 31 Δεκεμβρίου του 1975, ή

(ιι) για τις οποίες δεν εγένετο σύμβαση και οι μετασκευαστικές εργασίες άρχισαν μετά την 30 Ιουνίου του 1976, ή

(ιιι) που επερατώθησαν μετά την 31 Δεκεμβρίου του 1979.

(7) «Υπάρχον πλοίο» σημαίνει πλοίο που δεν είναι νέο.

(8) (α) «Μετασκευή ευρείας εκτάσεως» σημαίνει μετασκευή του υπάρχοντος πλοίου:

(ι) η οποία μεταβάλλει ουσιωδώς τις διαστάσεις ή την μεταφορική ικανότητά του· ή

(ιι) η οποία μεταβάλλει τον τύπο του· ή

(ιιι) σκοπός της οποίας κατά την κρίση της Αρχής, είναι κυρίως η παράταση της ζωής του· ή

(ιυ) η οποία άλλως μεταβάλλει τούτο κατά τέτοιο τρόπο ώστε εάν ήταν νέο να υπέκειτο στις σχετικές διατάξεις του παρόντος Πρωτοκόλλου, οι οποίες δεν δύνανται να έχουν εφαρμογή επ' αυτού ως υπάρχοντος πλοίου.

(β) Ανεξαρτήτως των διατάξεων της υποπαραγράφου (α) της παρούσης παραγράφου, μετασκευή υπάρχοντος πετρελαιοφόρου νεκρού βάρους (DEAD WEIGHT) 20.000 τόννων και άνω για να πληροί τις απαιτήσεις του Κανονισμού 13 του παρόντος Παραρτήματος δεν θα θεωρείται, ότι συνιστά μετασκευή ευρείας εκτάσεως για την εφαρμογή του παρόντος Παραρτήματος.

(9) «Πλησιέστερη ακτή». Ο όρος «από την πλησιέστερη ακτή» σημαίνει από την βασική γραμμή, από την οποία έχει καθιερωθεί η μέτρηση των χωρικών υδάτων μιας επικράτειας σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο, πλην της περιπτώσεως που για τους σκοπούς της παρούσης Συμβάσεως από την πλησιέστερη ακτή έξωθεν της βορειοανατολικής ακτής της Αυστραλίας θα θεωρείται από την γραμμή που διαγράφεται από σημείο της ακτής της Αυστραλίας με

γεωγραφικό πλάτος 11°00' Νότιο, Γεωγραφικό μήκος 142°08' Ανατολικό, μέχρι σημείου, το οποίο έχει γεωγραφικό πλάτος 10°35' Νότιο και
γεωγραφικό μήκος 141°55' Ανατολικό, εκείθεν από σημείο με γεωγραφικό πλάτος 10°10' Νότιο και
γεωγραφικό μήκος 142°00' Ανατολικό, εκείθεν από σημείο με γεωγραφικό πλάτος 9°10' Νότιο,
γεωγραφικό μήκος 143°52' Ανατολικό, εκείθεν από σημείο με γεωγραφικό πλάτος 9°00' Νότιο,
γεωγραφικό μήκος 144°30' Ανατολικό, εκείθεν από σημείο με γεωγραφικό πλάτος 13°00' Νότιο,
γεωγραφικό μήκος 144°00' Ανατολικό, εκείθεν από σημείο με γεωγραφικό πλάτος 15°00' Νότιο,
γεωγραφικό μήκος 146°00' Ανατολικό, εκείθεν από σημείο με γεωγραφικό πλάτος 18°00' Νότιο,
γεωγραφικό μήκος 147°00' Ανατολικό, εκείθεν από σημείο με γεωγραφικό πλάτος 21°00' Νότιο,
γεωγραφικό μήκος 153°00' Ανατολικό, εκείθεν από σημείο με γεωγραφικό πλάτος επί της ακτής της Αυστραλίας 24°42' Νότιο,
γεωγραφικό μήκος 153°15' Ανατολικό.

(10) «Ειδική περιοχή» σημαίνει θαλάσσια περιοχή όπου λόγω αναγνωρισμένων τεχνικών λόγων σε σχέση με τις ωκεανογραφικές και οικολογικές συνθήκες της και του ιδιαίτερου χαρακτήρος της θαλάσσιας κυκλοφορίας απαιτείται η καθιέρωση ειδικών επιτακτικών μεθόδων για την πρόληψη της ρυπάνσεως της θάλασσας από πετρέλαιο. Στις ειδικές περιοχές θα περιλαμβάνονται αυτές που αναφέρονται στον Κανονισμό 10 του παρόντος Παραρτήματος.

(11) «Στιγμιαίος ρυθμός απορρίψεως περιεχομένου πετρελαίου» σημαίνει την αναλογία της αποβολής του πετρελαίου σε λίτρα ανά ώρα, σε δεδομένη στιγμή προς την ταχύτητα του πλοίου σε κόμβους την ίδια στιγμή.

(12) «Δεξαμενή» σημαίνει κλειστόν χώρον που σχηματίζεται από την μόνιμη κατασκευή του πλοίου και είναι σχεδιασμένος για την μεταφορά υγρού χύδην.

(13) «Πλευρική Δεξαμενή» σημαίνει δεξαμενήν που συνορεύει με το πλευρικό περίβλημα του σκάφους.

(14) «Κεντρική Δεξαμενή» σημαίνει δεξαμενήν εσωτερικά ενός διαμήκους διαφράγματος.

(15) «Δεξαμενή καταλοίπων» σημαίνει δεξαμενήν ειδικά σχεδιασμένη για την συλλογήν των αποστραγγίσεων ή των αποπλυμάτων δεξαμενών και άλλων μιγμάτων πετρελαίου.

(16) «Καθαρόν έρμα» σημαίνει το έρμα σε δεξαμενή, η οποία από τότε που μεταφέρθηκε για τελευταία φορά πετρέλαιο περιεχόμενο σ' αυτήν έχει καθαρισθεί έτσι ώστε έκχυσις από αυτήν πλοίου απορρίπτοντος το περιεχόμενο των δεξαμενών του που είναι ακίνητο σε ήσυχα καθαρά νερά την ημέρα με καλή ορατότητα, να μην προκαλέση ορατά ίχνη πετρελαίου στην επιφάνεια του νερού ή στην παρακειμένη ακτή ή να μην προκαλέση κατακαθήματα ή γαλάκτωμα που παραμένει κάτω από την επιφάνεια του νερού ή στα παρακείμενα παράλια. Εάν το έρμα αποβάλλεται μέσω αυτομάτου συστήματος παρακολουθήσεως και ελέγχου, εγκεκριμένου από την Αρχή, η ένδειξις του συστήματος ότι η περιεκτικότης των αποβλήτων σε πετρέλαιο δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη στο εκατομμύριο, θα είναι αρκετή για να θεωρηθή ότι το έρμα ήταν καθαρό, ανεξάρτητα με την παρουσία ορατών ιχνών.

(17) «Διαχωρισμένο έρμα» σημαίνει το έρμα του νερού που φέρεται σε δεξαμενή, τελείως διαχωρισμένη από το φορτίο του πετρελαίου και τα κυκλώματα των καυσίμων και η οποία είναι προοριαμένη για μόνιμη μεταφορά του έρματος ή άλλων φορτίων εκτός του πετρελαίου ή επιβλαβών ουσιών, όπως ποικιλοτρόπως καθωρίσθησαν στά Παραρτήματα της παρούσης Συμβάσεως.

(18) «Μήκος» (L) σημαίνει 96% του ολικού μήκους της ισάλου γραμμής εις το 85% του ελαχίστου βυθίσματος γάστρας, μετρουμένου από το άνω μέρος της τρόπιδος ή το μήκος αυτής της ισάλου, μετρούμενο από το εμπρόσθιο μέρος της στείρας μέχρι τον άξονα του πηδαλίου, οποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο. Για πλοία, τα οποία έχουν σχεδιασθεί με κλίση της τρόπιδος η ίσαλος γραμμή πάνω στην οποία μετρόται αυτό το μήκος θα είναι παράλληλος με την ίσαλο γραμμή που σχεδιάσθηκε. Το μήκος (L) θα μετράται σε μέτρα.

(19) «Πρωραία και πρυμναία κατακόρυφος» θα λαμβάνονται στο πρωραίο και πρυμναίο άκρο του μήκους L. Η πρωραία κατακόρυφος θα συμπίπτει με το εμπρόσθιο τμήμα της στείρας στην ίσαλο γραμμή επί της οποίας μετράται το μήκος.

(20) «Μέσον πλοίου» είναι το μέσον του μήκους (L).

(21) «Πλάτος (Β)» σημαίνει το μέγιστο πλάτος του πλοίου μετρούμενο στο μέσο του πλοίου, στην εξωτερική γραμμή των νομέων σε πλοίο με μεταλλικό κέλυφος και στην εξωτερική επιφάνεια του σκάφους σε πλοίο με κέλυφος από οποιοδήποτε άλλο υλικό. Το πλάτος (Β) θα μετράται σε μέτρα.

(22) «Νεκρό φορτίο» (DW) σημαίνει την διαφορά εις μετρικούς τόννους μεταξύ του εκτοπίσματος του πλοίου εντός ύδατος ειδικού βάρους 1.025 στην έμφορτον γραμμή ισάλου που αντιστοιχεί εις την καθορισθείσα γραμμή εξάλων θέρους και του άφορτου εκτοπίσματος του πλοίου.

(23) «Άφορτο εκτόπισμα» σημαίνει το εκτόπισμα ενός πλοίου σε μετρικούς τόννους χωρίς φορτίο, καύσιμα, λιπαντικά, θαλάσσιο έρμα, γλυκό και τροφοδοτικό ύδωρ στις δεξαμενές, αναλώσιμα υλικά, επιβάτες και πλήρωμα με τις αποσκευές τους.

(24) «Διαχωρητικότης» χώρου σημαίνει τον λόγο του όγκου μέσα στον χώρο που υπολογίζεται ότι θα καταλαμβάνεται από νερό και του συνολικού όγκου αυτού του χώρου.

(25) «Όγκοι» και «Επιφάνειες» του πλοίου θα υπολογίζονται σε όλες τις περιπτώσεις μέχρι εξωτερικά των νομέων.

(26) Ανεξάρτητα από τις διατάξεις της παραγράφου (6) του κανονισμού αυτού, για τους σκοπούς των κανονισμών 13, 13Β, 13Ε και 18(4) του παραρτήματος αυτού, «νέο πετρελαιοφόρο» είναι εκείνο:

(α) του οποίου το συμβόλαιο κατασκευής υπογράφηκε μετά την 1η Ιουνίου 1979, ή

(β) σε περίπτωση που δεν υπάρχει συμβόλαιο κατασκευής η τρόπιδά του τέθηκε ή βρίσκετο σε παρόμοιο στάδιο κατασκευής μετά την 1η Ιανουαρίου του 1980, ή

(γ) παραδόθηκε μετά την 1η Ιουνίου 1982, ή

(δ) υπέστει μετασκευή ευρείας έκτασης:

(ι) της οποίας το συμβόλαιο υπογράφηκε μετά την 1η Ιουνίου 1979, ή

(ιι) σε περίπτωση που δεν υπάρχει συμβόλαιο οι εργασίες μετασκευής άρχισαν μετά την 1η Ιανουαρίου 1980, ή

(ιιι) αυτή περατώθηκε μετά την 1η Ιουνίου 1982, με εξαίρεση τα πετρελαιοφόρα 70.000 τόννων νεκρού βάρους (DWT) και πάνω, ο ορισμός της παραγράφου (6) του κανονισμού αυτού θα εφαρμόζεται για τους σκοπούς του κανονισμού 13 (1) του παραρτήματος αυτού.

(27) Ανεξάρτητα από τις διατάξεις της παραγράφου 7 του κανονισμού αυτού, για τους σκοπούς των κανονισμών 13, 13Α, 13Β, 13Γ, 13Δ, 18(5), 18(6)(γ) του παραρτήματος αυτού «υπάρχον πετρελαιοφόρον» είναι εκείνο που δεν είναι νέο όπως ορίζεται στη παράγραφο 26 του κανονισμού αυτού.

(28) «Αργό πετρέλαιο» σημαίνει κάθε μίγμα υγρών υδρογονανθράκων που απαντάται σε φυσική κατάσταση στη γη, ανεξάρτητα αν επεξεργάζεται ή όχι για να καταστή κατάλληλο για μεταφορά και περιλαμβάνει:

(α) το αργό πετρέλαιο από το οποίο μπορεί να έχουν αφαιρεθεί ωρισμένα κλασματικό αποστάγματα· και

(β) το αργό πετρέλαιο στο οποίο μπορεί να έχουν προστεθή ωρισμένα κλασματικό αποστάγματα.

(29) «Δεξαμενόπλοιο αργού πετρελαίου» σημαίνει το δεξαμενόπλοιο που ασχολείται με την μεταφορά αργού πετρελαίου.

(30) «Δεξαμενόπλοιο προϊόντων» σημαίνει το δεξαμενόπλοιο που ασχολείται με την μεταφορά πετρελαίου, άλλου εκτός του αργού πετρελαίου.

Κανονισμός 2

Εφαρμογή

(1) Εκτός εάν άλλως ρητώς ορίζεται οι διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος θα εφαρμόζονται σε όλα τα πλοία.

(2) Στα πλοία, εκτός των πετρελαιοφόρων με χώρους φορτίου, που είναι κατασκευασμένοι και χρησιμοποιούνται για την μεταφορά πετρελαίου χύδην, συνολικής χωρητικότητος 200 κυβικών μέτρων ή περισσότερο, οι απαιτήσεις των Κανονισμών 9, 10, 14, 15(1), (2) και (3), 18, 20 και 24(4) του παρόντος Παραρτήματος για πετρελαιοφόρα θα εφαρμόζονται στην κατασκευή και λειτουργία αυτών των χώρων, εκτός της περιπτώσεως που αυτή η συνολική χωρητικότητα είναι μικρότερη από 1.000 κυβικά μέτρα κατά την οποία μπορούν να εφαρμοσθούν οι απαιτήσεις των Κανονισμών 15(4) αυτού του Παραρτήματος αντί του κανονισμού 15(1), (2) και (3).

(3) Όταν φορτίο που υπόκειται στις διατάξεις του Παραρτήματος ΙΙ της παρούσης Συμβάσεως, μεταφέρεται σε χώρο φορτίου πετρελαιοφόρου θα εφαρμόζονται επίσης οι σχετικές διατάξεις του Παραρτήματος ΙΙ της παρούσης Συμβάσεως.

(4) (α) Οιοδήποτε υδροπτέρυγο, αερόστρωμνο όχημα και άλλο νέου τύπου σκάφος (επιφανείας, υποβρύχιο κλπ.) του οποίου τα κατασκευαστικά χαρακτηριστικά είναι τέτοια που να καθιστούν την εφαρμογή των διατάξεων των Κεφαλαίων ΙΙ και ΙΙΙ του παρόντος Παραρτήματος, που αναφέρονται στην κατασκευή και εξοπλισμό, παράλογα ή ανέφικτη μπορεί να εξαιρεθεί από την Αρχή από τις παρούσες διατάξεις υπό τον όρο ότι η κατασκευή και ο εξοπλισμός του πλοίου τούτου παρέχει ίση προστασία κατά της ρυπάνσεως από πετρέλαιο, εν όψει της υπηρεσίας για την οποία προορίζεται.

(β) Λεπτομέρειες από, κάθε τέτοια εξαίρεση που παρέχεται από την Αρχή θα αναφέρονται στο Πιστοποιητικό που καθορίζεται στον Κανονισμό 5 του παρόντος Παραρτήματος.

(γ) Η Αρχή που επιτρέπει οιαδήποτε εξαίρεση τέτοιου είδους θα πρέπει το δυνατόν ταχύτερο και εν πάσει περιπτώσει μέσα σε χρονική περίοδο το πολύ ενενήντα ημερών να κοινοποιεί στον Οργανισμό τις λεπτομέρειες και τούς λόγους της εξαιρέσεως αυτής και ο Οργανισμός θα πρέπει να τις κοινοποιεί στα Μέρη της Συμβάσεως προς πληροφόρησή τους και τις αναγκαίες ενέργειες αν χρειασθεί.

Κανονισμός 3

Ισοδύναμα

(1) Η Αρχή μπορεί να επιτρέψει την εγκατάσταση σε πλοίο οιουδήποτε εξαρτήματος, υλικού, εργαλείου ή συσκευής ως εναλλακτικού προς εκείνο που απαιτείται από τον παρόν Παράρτημα, εαν αυτό το εξάρτημα, υλικό, εργαλείο ή συσκευή είναι τουλάχιστον τόσον αποτελεσματικό όσον αυτά που απαιτούνται από το παρόν Παράρτημα. Η εξουσία της Αρχής δεν επεκτείνεται στο να υποκαταστήσει τις λειτουργικές μεθόδους για τον έλεγχο της απορρίψεως του πετρελαίου με ισοδύναμες των χαρακτηριστικών σχεδιάσεως και κατασκευής που καθορίζονται από τους Κανονισμούς του παρόντος Παραρτήματος.

(2) Η Αρχή η οποία επιτρέπει εξάρτημα, υλικό, εργαλείο, συσκευή σαν εναλλακτικό προς εκείνο που απαιτείται από το παρόν Παράρτημα θα κοινοποιεί στον Οργανισμό λεπτομέρειες περί τούτου προ κοινοποιήσεως στα Μέρη της Συμβάσεως για πληροφόρηση και αναγκαίες ενέργειες εάν χρειασθεί.

Κανονισμός 4

Επιθεωρήσεις και Έλεγχοι

(1) Οιοδήποτε δεξαμενόπλοιο άνω των 150 κ.ο.χ. και οιοδήποτε πλοίο άνω των 400 κ.ο.χ. θα υπόκειται στις επιθεωρήσεις που καθορίζονται κατωτέρω:

(α) Αρχική επιθεώρηση πριν το πλοίο τεθεί σε λειτουργία ή πριν το Πιστοποιητικό το απαιτούμενο από τον Κανονισμό 5 του παρόντος Παραρτήματος εκδοθεί για πρώτη φορά, η οποία θα περιλαμβάνει πλήρη επιθεώρηση της κατασκευής του, του εξοπλισμού, συστημάτων, εξαρτημάτων, διατάξεων και υλικών στην έκταση που το πλοίο καλύπτεται από το παρόν Παράρτημα. Αυτή η επιθεώρηση θα είναι τέτοια ώστε να βεβαιώνεται ότι, η κατασκευή, ο εξοπλισμός, τα συστήματα, τα εξαρτήματα, οι διατάξεις και τα υλικά συμμορφώνονται πλήρως με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος.

(β) Περιοδικές επιθεωρήσεις κατά διαστήματα, καθοριζόμενα από την Αρχή που να μη υπερβαίνουν τα πέντε έτη και που θα είναι τέτοιες, ώστε να εξασφαλίζεται ότι, η κατασκευή, ο εξοπλισμός, τα συστήματα, τα εξαρτήματα, οι διατάξεις και το υλικό συμμορφώνονται πλήρως με τις απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος.

(γ) Τουλάχιστον μία ενδιάμεση επιθεώρηση κατά την διάρκεια ισχύος του Πιστοποιητικού που θα είναι τέτοια ώστε να εξασφαλίζεται ότι ο εξοπλισμός και τα σχετικά αντλητικά συστήματα και τα συστήματα σωληνώσεων, συμπεριλαμβανομένων των τοιούτων παρακολουθήσεως και ελέγχου της απορρίψεως πετρελαίου, των συστημάτων πλύσεως με αργό πετρέλαιο, των συσκευών διαχωριστήρων πετρελαίου/ύδατος και συστημάτων διϋλίσεως πετρελαίου, συμμορφώνονται πλήρως με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος και είναι σε καλή κατάσταση λειτουργίας. Στις περιπτώσεις που μόνο μία ενδιάμεση επιθεώρηση λαμβάνει χώρα κατά την διάρκεια ισχύος του Πιστοποιητικού, αυτή δεν θα πραγματοποιείται ενωρίτερον των έξι μηνών προ, ούτε αργότερα των έξι μηνών μετά από την ημερομηνία του μέσου της περιόδου ισχύος του Πιστοποιητικού. Τέτοιες ενδιάμεσες επιθεωρήσεις θα οπισθογράφονται στο Πιστοποιητικό που εκδίδεται σύμφωνα με τον Κανονισμό 5 του παρόντος Παραρτήματος.

(2) Η Αρχή θα καθορίζει την λήψη καταλλήλων μέτρων για πλοία που δεν υπόκεινται στις διατάξεις της παραγράφου (1) του παρόντος Κανονισμού, για να εξασφαλίζει ότι οι εφαρμοστέες διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος, πληρούνται.

(3) (α) Επιθεωρήσεις πλοίων που αφορούν στην υλοποίηση των διατάξεων του παρόντος Παραρτήματος θα διενεργούνται από όργανα της Αρχής. Η Αρχή πάντως μπορεί να εμπιστευθεί τις επιθεωρήσεις είτε σε επιθεωρητές διορισμένους γι' αυτό το σκοπό, είτε σε οργανισμούς αναγνωρισμένους απ' αυτήν.

(β) Η Αρχή θα θεσπίζει διατάξεις για την διενέργεια εκτάκτων ελέγχων κατά την διάρκεια ισχύος του Πιστοποιητικού. Οι έλεγχοι αυτού του τύπου θα βεβαιώνουν ότι, το πλοίο και ο εξοπλισμός του παραμένουν από κάθε άποψη εις ικανοποιητική κατάσταση για την υπηρεσία που το πλοίο προορίζεται. Αυτοί οι έλεγχοι μπορεί να πραγματοποιούνται από κρατικές υπηρεσίες ελέγχου ή από εξουσιοδοτημένους επιθεωρητές ή από αναγνωρισμένους οργανισμούς ή απ' άλλα Μέρη κατόπιν αιτήσεως της Αρχής. Όταν η Αρχή κατά τις διατάξεις της παραγράφου (1) του παρόντος Κανονισμού επιβάλλει ετήσιες υποχρεωτικές επιθεωρήσεις οι ανωτέρω έκτακτοι έλεγχοι δεν θα είναι απαραίτητοι.

(γ) Αρχή που διορίζει επιθεωρητές ή αναγνωρισμένους οργανισμούς να εκτελούν επιθεωρήσεις και ελέγχους, όπως ορίζεται στις υποπαραγράφους (α) και (β) της παρούσης παραγράφου, οφείλει τουλάχιστον να εξουσιοδοτεί κάθε διορισμένο επιθεωρητή ή αναγνωρισμένο οργανισμό να:

(ι) απαιτεί επισκευές σ' ένα πλοίο· και

(ιι) να πραγματοποιεί επιθεωρήσεις και ελέγχους αν ζητηθούν από τις αρμόδιες αρχές του λιμένος κατάπλου του πλοίου. Η Αρχή θα γνωστοποιήσει στον Οργανισμό τις ειδικές ευθύνες και τις προϋποθέσεις της εξουσιοδοτήσεως που δίδονται στους διορισμένους επιθεωρητές ή αναγνωρισμένους οργανισμούς, για την διανομή στα Μέρη του παρόντος Πρωτοκόλλου για την ενημέρωση των οργάνων τους.

(δ) Όταν ένας διορισμένος επιθεωρητής ή αναγνωρισμένος οργανισμός κρίνει ότι, η κατάσταση του πλοίου ή του εξοπλισμού του δεν ανταποκρίνεται ουσιωδώς προς τα στοιχεία του Πιστοποιητικού ή η κατάστασή του είναι τέτοια που να μη δύναται να ταξιδεύση χωρίς να προξενήσει αδικαιολόγητο κίνδυνο ζημιών στο θαλάσσιο περιβάλλον, τότε ο επιθεωρητής ή ο οργανισμός θα βεβαιώνει αμέσως ότι, έλαβαν χώρα ενέργειες αποκαταστάσεως και θα ενημερώνει εν ευθέτω χρόνω την Αρχή. Εάν οι ενέργειες δια την αποκατάσταση δεν γίνουν, το Πιστοποιητικό θα όπως αποσύρεται με άμεσο ενημέρωση της Αρχής και εάν το πλοίο ευρίσκεται σε λιμένα άλλου Μέρους θα ειδοποιηθούν αμέσως οι αρμόδιες Αρχές του λιμένος που ευρίσκεται το πλοίο. Όταν ένα όργανο της Αρχής διορισμένος επιθεωρητής ή αναγνωρισμένος οργανισμός έχει ειδοποιήσει τις αρμόδιες αρχές του λιμένος προσεγγίσεως πλοίου, η ενδιαφερόμενη Κυβέρνηση του λιμένος προσεγγίσεως, θα παρέχει στο όργανο αυτό, επιθεωρητή ή οργανισμό κάθε αναγκαία βοήθεια ή συμπαράσταση για να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις των σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Κανονισμού. Όπου τούτο είναι εφαρμοστέο, η Κυβέρνηση του λιμένος προσεγγίσεως του πλοίου θα λάβη τέτοια μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι, το πλοίο δεν θ' αποπλεύση μέχρις ότου δύναται να ταξιδεύση ή να αποπλεύση από το λιμάνι για να κατευθυνθεί στην πλησιέστερη κατάλληλη διαθέσιμη επισκευαστική βάση, χωρίς να προκαλέση αδικαιολόγητο απειλή προσβολής του θαλασσίου περιβάλλοντος.

(ε) Σε κάθε περίπτωση, η ενδιαφερόμενη Αρχή θα εγγυάται πλήρως την πληρότητα και αποτελεσματικότητα των επιθεωρήσεων και ελέγχων και θ' αναλαμβάνει την υποχρέωση να εξασφαλίσει τις απαραίτητες διατάξεις για να εκπληρωθεί η υποχρέωση αυτή.

(4) (α) Η κατάσταση του πλοίου και του εξοπλισμού του θα διατηρείται κατά τρόπον που να πληρούνται οι διατάξεις του παρόντος Πρωτοκόλλου, ώστε να εξασφαλίζεται, ότι το πλοίο από κάθε άποψη εξακολουθή να είναι ικανό να ταξιδεύση χωρίς να προκαλή αδικαιολόγητο απειλή προσβολής του θαλασσίου περιβάλλοντος.

(β) Μετά το πέρας κάθε επιθεωρήσεως του πλοίου κατά την παράγραφο (1) του παρόντος Κανονισμού, δεν θα γίνεται καμμία αλλαγή στην κατασκευή, εξοπλισμό, συστήματα, εξαρτήματα, διατάξεις ή υλικό που καλύπτονται από την επιθεώρηση, χωρίς την παρέμβαση της Αρχής, εκτός από την άμεση αντικατάσταση του σχετικού εξοπλισμού και εξαρτημάτων.

(γ) Οποτεδήποτε συμβαίνει ατύχημα σε πλοίο ή διαπιστώνεται κάποιο ελάττωμα το οποίο ουσιωδώς επηρεάζει την ακεραιότητα του πλοίου ή την αποτελεσματικότητα ή την πληρότητα του εξοπλισμού του την καλυπτομένη από το παρόν Παράρτημα, ο Πλοίαρχος ή ο πλοιοκτήτης θ' αναφέρει στην Αρχή με πρώτη ευκαιρία, στον αναγνωρισμένο οργανισμό ή στον διορισμένο επιθεωρητή τον υπεύθυνο για την έκδοση του σχετικού Πιστοποιητικού, ο οποίος θ' αρχίση έρευνα για να αποφασίση αν η επιθεώρηση που απαιτείται από την παράγραφο (1) του παρόντος Κανονισμού είναι αναγκαία. Αν το πλοίο ευρίσκεται σε λιμάνι άλλου Μέρους, ο πλοίαρχος ή ο πλοιοκτήτης θ' αναφέρη αμέσως στις αρμόδιες Αρχές του λιμένος προσεγγίσεως και ο διορισμένος επιθεωρητής ή ο αναγνωρισμένος οργανισμός θα εξακριβώση ότι, έχει γίνει αναφορά αυτού του τύπου.

Κανονισμός 5

Έκδοση Πιστοποιητικού

(1) Διεθνές Πιστοποιητικό για την Αποφυγή Ρυπάνσεως από πετρέλαιο θα εκδίδεται μετά από επιθεώρηση, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 4 του παρόντος Παραρτήματος σε κάθε πετρελαιοφόρο, ολικής χωρητικότητος 150 κόρων και άνω και σε κάθε άλλο πλοίο ολικής χωρητικότητος 400 κόρων και άνω, τα οποία εκτελούν πλόες προς λιμένας ή τερματικούς σταθμούς μακράν της ακτής που ευρίσκονται στην δικαιοδοσία άλλων Μερών της Συμβάσεως. Σε περίπτωση υπαρχόντων πλοίων η απαίτηση αυτή θα εφαρμόζεται δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία της θέσεως σε ισχύ της παρούσης Συμβάσεως.

(2) Τέτοιο Πιστοποιητικό θα εκδίδεται είτε από την Αρχή είτε από οποιοδήποτε πρόσωπο ή οργανισμό, δεόντως εξουσιοδοτημένο υπ' αυτής. Σε κάθε περίπτωση η Αρχή αναλαμβάνει πλήρη ευθύνη για το πιστοποιητικό.

Κανονισμός 6

Έκδοση πιστοποιητικού από άλλη Κυβέρνηση

(1) Η Κυβέρνηση ενός Μέρους της Συμβάσεως μπορεί, κατόπιν αιτήσεως της Αρχής να επιθεωρήσει ένα πλοίο και εάν βεβαιωθεί ότι συμμορφώνεται με τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος, να εκδώσει ή να εξουσιοδοτήσει την έκδοση Πιστοποιητικού για την Αποφυγή Ρυπάνσεως από πετρέλαιο σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα.

(2) Αντίγραφο του πιστοποιητικού και αντίγραφο της εκθέσεως επιθεωρήσεως θα παραδίδεται το συντομώτερο δυνατό στην αιτούσα Αρχή.

(3) Πιστοποιητικό που εξεδόθη με αυτόν τον τρόπο θα περιλαμβάνει έκθεση του γεγονότος ότι έχει εκδοθεί κατόπιν αιτήσεως της Αρχής και θα έχει την ίδια ισχύ και θα τύχει της ιδίας αναγνωρίσεως με το Πιστοποιητικό που εκδίδεται σύμφωνα με τον Κανονισμό 5 του παρόντος Παραρτήματος.

(4) Ουδέν Διεθνές Πιστοποιητικό για την Αποφυγή Ρυπάνσεως από πετρέλαιο θα εκδίδεται για πλοία που ταξιδεύουν με σημαία Κράτους που δεν είναι συμβαλλόμενο Μέρος.

Κανονισμός 7

Τύπος του Πιστοποιητικού

Το Διεθνές Πιστοποιητικό για την αποφυγή ρυπάνσεως από πετρέλαιο θα συντάσσεται στην επίσημη γλώσσα της χώρας η οποία το εκδίδει σε τύπο ανταποκρινόμενο προς το πρότυπο που δίδεται στο Προσάρτημα II του παρόντος Παραρτήματος. Εάν η γλώσσα που χρησιμοποιήθηκε δεν είναι ούτε η Αγγλική ούτε η Γαλλική, το κείμενο θα περιλαμβάνει μετάφραση σε μία από αυτές τις γλώσσες.

Κανονισμός 8

Διάρκεια Πιστοποιητικού

(1) Τα Διεθνές Πιστοποιητικό Αποφυγής Ρυπάνσεως Πετρελαίου θα εκδίδεται για περίοδο καθοριζόμενη από την Αρχή, που δεν θα υπερβαίνει τα πέντε έτη από την ημερομηνία της εκδόσεως υπό την προϋπόθεση ότι, στην περίπτωση πετρελαιοφόρου που λειτουργεί με δεξαμενές αποκλειστικά για καθαρό έρμα, για περιοριομένη περίοδο που καθορίζεται στον Κανονισμό 13 (9) του παρόντος Παραρτήματος, η περίοδος ισχύος του Πιστοποιητικού δεν θα υπερβαίνει την τοιουτοτρόπως καθοριζόμενη περίοδο.

(2) Πιστοποιητικό θα παύση να ισχύη εάν έχουν γίνει σημαντικές αλλαγές στην κατασκευή, εξοπλισμό, συστήματα, εξαρτήματα, διατάξεις ή υλικά που απαιτούνται, χωρίς την παρέμβαση της Αρχής, εκτός από την απ' ευθείας αντικατάσταση ενός τέτοιου εξοπλισμού ή εξαρτημάτων ή εάν δεν έχουν εκτελεσθή οι ενδιάμεσες επιθεωρήσεις όπως έχουν καθορισθή από την Αρχή σύμφωνα με τον Κανονισμό 4(1) (γ) του παρόντος Παραρτήματος.

(3) Πιστοποιητικό που εκδόθηκε για πλοίο θα παυση να ισχυει με την αλλαγή της σημαίας του πλοίου τούτου στην σημαία μιας άλλης χώρας. Νέο Πιστοποιητικό θα εκδοθή μόνον εάν η Κυβέρνηση που εκδίδει τούτο είναι απόλυτα ικανοποιημένη ότι το πλοίο συμμορφώνεται πλήρως με τις απαιτήσεις του Κανονισμού 4(4) (α) και (β) του παρόντος Παραρτήματος. Στην περίπτωση αλλαγής της σημαίας μεταξύ Κρατών Μερών εάν αιτηθή εντός τριών μηνών από της αλλαγής η Κυβέρνηση του Μέρους του οποίου την σημαία έφερε το πλοίο, θα μεταβιβάση το συντομώτερο δυνατό στην Αρχή αντίγραφο του Πιστοποιητικού που έφερε το πλοίο προ της αλλαγής και εάν είναι διαθέσιμο, αντίγραφο της σχετικής εκθέσεως της επιθεωρήσεως.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II - ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Κανονισμός 9

Έλεγχος της απορρίψεως πετρελαίου

(1) Σύμφωνα με τις διατάξεις των Κανονισμών (10) & (11) του παρόντος Παραρτήματος και της παραγράφου (2) του παρόντος Κανονισμού, κάθε απόρριψη στην θάλασσα πετρελαίου ή μίγματος πετρελαίου από τα πλοία, στα οποία το παρόν Παράρτημα εφαρμόζεται, θ' απαγορεύεται εκτός εάν πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

(α) για πετρελαιοφόρο εκτός από την περίπτωση που προβλέπεται στην υποπαράγραφο (β) της παρούσης παραγράφου.

(ι) το δεξαμενόπλοιο δεν είναι σε ειδική περιοχή·

(ιι) το δεξαμενόπλοιο βρίσκεται περισσότερο από 50 ναυτικά μίλια από την πλησιέστερη ακτή·

(ιιι) το δεξαμενόπλοιο βρίσκεται σε πορεία·

(ιυ) ο στιγμιαίος ρυθμός απορρίψεως του πετρελαίου δεν υπερβαίνει τα 60 λίτρα για κάθε ναυτικό μίλι·

(υ) η ολική ποσότητα πετρελαίου που απορρίφθηκε στην θάλασσα δεν υπερβαίνει για τα υπάρχοντα δεξαμενόπλοια 1/15.000 της ολικής ποσότητος του συγκεκριμένου φορτίου, του οποίου ένα μέρος αποτελούσε το υπόλειμμα και για τα νέα Δ/Ξ το 1/30.000 της ολικής ποσότητος του συγκεκριμένου φορτίου, του οποίου μέρος αποτελούσε ένα μέρος το υπόλειμμα, και

(υι) το δεξαμενόπλοιο έχει σε λειτουργία σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης πετρελαίου και διάταξη δεξαμενής καταλοίπων όπως απαιτείται από τον κανονισμό 15 του παραρτήματος αυτού.

(β) Από πλοίο ολικής χωρητικότητος 400 κόρων και άνω, εκτός πετρελαιοφόρων και από τα διπύθμενα (σεντίνες) του μηχανοστασίου, όχι όμως αντλιοστασίου πετρελαιοφόρου εκτός εάν υπάρχει ανάμειξη με υπόλειμμα φορτίου πετρελαίου:

(ι) το πλοίο δεν βρίσκεται σε μία ειδική περιοχή·

(ιι) το πλοίο βρίσκεται πέραν από 12 ναυτικά μίλια από την πλησιέστερη ακτή·

(ιιι) το πλοίο βρίσκεται σε πορεία·

(ιυ) η περιεκτικότητα πετρελαίου των αποβλήτων είναι μικροτέρα από 100 μέρη στο εκατομμύριο, και

(υ) το πλοίο έχει σε λειτουργία σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης πετρελαίου, εξοπλισμό διαχωρισμού πετρελαίου/νερού, φίλτρο πετρελαίου ή άλλη εγκατάσταση, όπως απαιτείται από τον κανονισμό 16 του παραρτήματος αυτού.

(2) Σε περίπτωση πλοίου ολικής χωρητικότητος κάτω των 400 κόρων εκτός των πετρελαιοφόρων, ενώ ευρίσκεται έξω από την ειδική περιοχή, η Αρχή θα εξασφαλίζει, ότι είναι εξοπλισμένο, όσον είναι πρακτικώς δυνατόν και λογικό, με εγκαταστάσεις που θα εξασφαλίζουν την αποθήκευση των υπολειμμάτων πετρελαίου στο πλοίο και την εκφόρτωση αυτών σε εγκαταστάσεις υποδοχής ή στην θάλασσα σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παραγράφου (1) (β) του παρόντος Κανονισμού.

(3) Οποτεδήποτε ορατά ίχνη πετρελαίου, παρατηρηθούν επάνω ή κάτω από την επιφάνεια του νερού, στην άμεση γειτνίαση ή στα απόνερα του πλοίου, οι Κυβερνήσεις των Μερών της Συμβάσεως στην έκταση που δικαιολογημένα είναι σε θέση να ενεργούν έτσι, θα πρέπει να ενεργούν εγκαίρως τα γεγονότα, για να αποφανθούν εάν έχει γίνει παράβαση των διατάξεων του παρόντος Κανονισμού ή του Κανονισμού 10 του παρόντος Παραρτήματος. Η έρευνα πρέπει να περιλαμβάνει ιδιαίτερα, τις καταστάσεις ανέμου και θάλασσας, την πορεία και την ταχύτητα του πλοίου άλλες πιθανές πηγές από ορατά ίχνη στην περιοχή και κάθε σχετική έκθεση της απορρίψεως του πετρελαίου.

(4) Οι διατάξεις της παραγράφου (1) του κανονισμού αυτού δεν εφαρμόζονται κατά την απόρριψη καθαρού ή διαχωρισμένου έρματος ή μη επεξεργασμένων πετρελαιοειδών μιγμάτων, των οποίων η περιεκτικότητα σε πετρέλαιο, χωρίς αραίωση δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο (PPM) και τα οποία δεν προέρχονται από υδροσυλλέκτες αντλιοστασίου φορτίου και δεν έχουν αναμιχθεί με κατάλοιπα φορτίου. Οι διατάξεις της παραγράφου (1) (β) του κανονισμού αυτού, δεν εφαρμόζονται κατά την απόρριψη πετρελαιοειδών μιγμάτων που έχουν υποστεί επεξεργασία με την προϋπόθεση τήρησης των ακόλουθων συνθηκών:

(α) τα πετρελαιοειδή μίγματα δεν προέρχονται από τους υδροσυλλέκτες του αντλιοστασίου φορτίου,

(β) τα πετρελαιοειδή μίγματα δεν έχουν αναμιχθεί με κατάλοιπα φορτίου,

(γ) το περιεχόμενο πετρέλαιο χωρίς αραίωση των καταλοίπων δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο (PPM)· και

(δ) το πλοίο έχει σε λειτουργία σύστημα φίλτρου πετρελαίου, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού 16 (7) του παραρτήματος αυτού.

(5) Καμμία απόρριψη στην θάλασσα δεν θα περιέχει χημικά ή άλλες ουσίες σε ποσότητες ή συγκεντρώσεις που είναι επιβλαβείς για το θαλάσσιο περιβάλλον ή άλλες ουσίες που χρησιμοποιούνται για να εξαπατήσουν τις συνθήκες απορρίψεως που καθορίζονται στον παρόντα Κανονισμό.

(6) Τα κατάλοιπα του πετρελαίου που δεν μπορούν να απορριφθούν στην θάλασσα σύμφωνα με τις παραγράφους (1), (2) και (4) του παρόντος Κανονισμού θα παραμείνουν στο πλοίο ή θα απορριφθούν στις εγκαταστάσεις υποδοχής.

Κανονισμός 10

Μέθοδοι για την αποφυγή ρυπάνσεως από πετρέλαιο από πλοία που ταξειδεύουν σε ειδικές περιοχές.

(1) Κατά την εφαρμογή του παρόντος Παραρτήματος οι ειδικές περιοχές είναι η Μεσόγειος Θάλασσα, η περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας, η περιοχή του Ευξείνου Πόντου, η περιοχή της Ερυθράς θάλασσας και η περιοχή των «Κόλπων» που καθορίζονται ως εξής:

(α) Η περιοχή της Μεσογείου θαλάσσης σημαίνει την Μεσόγειο Θάλασσα, συμπεριλαμβανομένων των κόλπων και των θαλασσών εντός αυτής με σύνορο μεταξύ της Μεσογείου Θαλάσσης και της Μαύρης Θάλασσας τον παράλληλο 41°Β και οριοθετουμένης στα δυτικά από τα στενά του GIBRALTAR με τον μεσημβρινό των 5°36' Δ.

(β) Η περιοχή της Βαλτικής θάλασσας σημαίνει την Βαλτική Θάλασσα με τον Κόλπο της BOTHNIA, το Κόλπο της FINLAND και την είσοδο στην Βαλτική Θάλασσα περικλειομένη από τον Παράλληλο του SKAW στο SKAGERRAK στις 57°44.8'B.

(γ) Η περιοχή του Ευξείνου Πόντου σημαίνει τον Εύξεινο Πόντο με το σύνορο μεταξύ της Μεσογείου και του Ευξείνου Πόντου, αποτελούμενο από τον παράλληλο 41°B.

(δ) Η περιοχή της Ερυθράς Θάλασσας σημαίνει την Ερυθρά Θάλασσα που περιλαμβάνει τούς Κόλπους του SUEZ και της AQABA στα Νότια από την λοξοδρομική καμπύλη μεταξύ του RAS SI ANE (12°8.5' B 43°19.6' A) και HUSN MURAD (12°40.4' B, 43°30.2' A).

(ε) Η περιοχή των Κόλπων σημαίνει την θαλάσσια περιοχή που κείται βορειοδυτικά της λοξοδρομικής καμπύλης μεταξύ του RAS AL HADD (22°30' B, 59°48' A) και RAS AL FASTEH (25°04' B, 61°25' A).

(2) Επιφυλασσομένων των διατάξεων του κανονισμού 11 του παραρτήματος αυτού:

(α) απαγορεύεται οποιαδήποτε απόρριψη στη θάλασσα πετρελαίου ή πετρελαιώδους μίγματος από κάθε πετρελαιοφόρο και από κάθε πλοίο ολικής χωρητικότητας 400 κόρων και πάνω που δεν είναι πετρελαιοφόρο, όταν αυτό βρίσκεται σε ειδική περιοχή.

(β) απαγορεύεται οποιαδήποτε απόρριψη στη θάλασσα πετρελαίου ή πετρελαιώδους μίγματος από πλοίο ολικής χωρητικότητας κάτω από 400 κόρους που δεν είναι πετρελαιοφόρο όταν αυτό βρίσκεται σε ειδική περιοχή, εκτός άν η περιεκτικότητα σε πετρέλαιο των αποβλήτων χωρίς αραίωση δεν είναι μεγαλύτερη από 15 PPM (μέρη ανά εκατομμύριο μερών) ή εναλλακτικά όταν ικανοποιούνται όλες οι παρακάτω συνθήκες:

(ι) το πλοίο βρίσκεται κανονικά σε πορεία.

(ιι) η περιεκτικότητα σε πετρέλαιο των αποβλήτων είναι μικρότερη από 100 PPM (μερών ανά εκατομμύριο μερών) και

(ιιι) η απόρριψη πραγματοποιείται όσο είναι πρακτικά δυνατό μακρυά από την ακτή, αλλά σε καμμία περίπτωση λιγότερο από 12 ναυτικά μίλια από την πλησιέστερη ακτή.

(3) (α) Οι διατάξεις της παραγράφου (2) του κανονισμού αυτού, δεν θα εφαρμόζονται όταν γίνεται απόρριψη καθαρού έρματος, ή έρματος που προέρχεται από δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος.

(β) Οι διατάξεις της υποπαραγράφου (2) (α) του κανονισμού αυτού δεν θα εφαρμόζονται στις περιπτώσεις απόρριψης επεξεργασμένου νερού, των υδροσυλλεκτών των χώρων του μηχανοστασίου, με την προϋπόθεση ότι ικανοποιούνται όλες οι παρακάτω συνθήκες:

(ι) το νερό των υδροσυλλεκτών δεν προέρχεται από τους υδροσυλλέκτες του αντλιοστασίου φορτίου·

(ιι) το νερό των υδροσυλλεκτών δεν αναμίχθηκε με κατάλοιπα φορτίου πετρελαίου,

(ιιι) το πλοίο βρίσκεται κανονικά σε πορεία,

(ιυ) η περιεκτικότητα σε πετρέλαιο των αποβλήτων δεν υπερβαίνει τα 15 PPM (μέρη ανά εκατομμύριο)

(υ) το πλοίο έχει σε λειτουργία συσκευή φίλτρου που είναι σύμφωνη με τον κανονισμό 16(7) του παραρτήματος αυτού, και

(υι) το σύστημα φίλτρων είναι εξοπλισμένο με μηχανισμό διακοπής, ο οποίος θα εξασφαλίζει την αυτόματη διακοπή της απόρριψης, όταν η περιεκτικότητα σε πετρέλαιο των αποβλήτων υπερβεί τα 15 PPM (μερών ανά εκατομμύριο).

(4) (α) Σε καμμιά περίπτωση το απορριπτόμενο νερό δεν θα περιέχει χημικές ή άλλες ουσίες σε ποσότητες ή συγκεντρώσεις που είναι επιβλαβείς για το θαλάσσιο περιβάλλον, ή χημικές ή άλλες ουσίες που εισάγονται με σκοπό την καταστρατήγηση των συνθηκών απόρριψης, που καθορίζονται στον κανονισμό αυτόν.

(β) τα κατάλοιπα πετρελαίου που δεν είναι δυνατό να απορριφθούν στη θάλασσα σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων (2) ή (3) του κανονισμού αυτού, θα κρατούνται στο πλοίο, ή θα παραδίδονται σε ευκολίες υποδοχής.

(5) Τίποτα στον παρόντα Κανονισμό δεν θ' απαγορεύει ένα πλοίο στο ταξείδι του, μόνο μέρος του οποίου είναι σε ειδική περιοχή, να απορρίπτει έξω από την ειδική περιοχή σύμφωνα με τον Κανονισμό 9 του παρόντος Παραρτήματος.

(6) Οποτεδήποτε παρατηρηθούν ορατά ίχνη πετρελαίου επάνω ή κάτω από την επιφάνεια του νερού στην άμεση γειτνίαση του πλοίου ή στα απόνερα αυτού, οι Κυβερνήσεις των Μερών της Συμβάσεως κατά την έκταση που λογικά μπορούν να ενεργήσουν θα πρέπει να ερευνούν εγκαίρως τα γεγονότα, για να εξάγουν συμπεράσματα, αν έχει λάβει χώρα παράβαση των διατάξεων του παρόντος κανονισμού ή του Κανονισμού 9 του παρόντος Παραρτήματος. Η έρευνα πρέπει να περιλαμβάνει, ιδιαίτερα, τις καταστάσεις ανέμου και θάλασσας, την πορεία και την ταχύτητα του πλοίου, άλλες πιθανές πηγές των ορατών ιχνών στην περιοχή και κάθε σχετική εγγραφή απορρίψεως πετρελαίου.

(7) Εγκαταστάσεις υποδοχής στις ειδικές περιοχές:

(α) Περιοχές Μεσογείου, Ευξείνου Πόντου και Βαλτικής Θάλασσας

(ι) Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους της Συμβάσεως, η παραλιακή γραμμή

της οποίας συνορεύει με μία ειδική περιοχή, αναλαμβάνει να εξασφαλίσει όχι αργότερα από την 1 Ιανουαρίου του 1977, ότι όλοι οι τερματικοί σταθμοί φορτώσεως πετρελαίου και οι λιμένες με επισκευαστικές βάσεις μέσα στην ειδική περιοχή θα είναι εφωδιασμένοι με εγκαταστάσεις επαρκείς για την υποδοχή και την κατεργασία όλου του ακαθάρτου έρματος και του ύδατος πλύσεως των δεξαμενών από πετρελαιοφόρα. Επιπροσθέτως όλοι οι λιμένες μέσα στην ειδική περιοχή θα διαθέτουν κατάλληλες εγκαταστάσεις υποδοχής για άλλα κατάλοιπα και μίγματα πετρελαίου από όλα τα πλοία. Αυτές οι εγκαταστάσεις θα έχουν χωρητικότητα για να ανταποκρίνονται στις ανάγκες των πλοίων που τις χρησιμοποιούν, χωρίς να προκαλούν αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

(ιι) Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους που έχει στην δικαιοδοσία της εισόδους σε θαλάσσιους διαύλους με μικρό βάθος πράγμα το οποίο θα μπορούσε να απαιτήσει μείωση του βυθίσματος με την απόρριψη έρματος, αναλαμβάνει να εξασφαλίσει την διάθεση των ευκολιών, που αναφέρονται στην υποπαράγραφο (α) (ι) της παρούσης παραγράφου, αλλά με τον όρο, ότι τα πλοία, που υποχρεούνται να απορρίπτουν ακάθαρτα υπολείμματα ή ακάθαρτο έρμα, μπορεί να έχουν κάποια καθυστέρηση.

(ιιι) Κατά την διάρκεια της περιόδου μεταξύ της θέσεως σε ισχύ της παρούσης Συμβάσεως (εάν είναι νωρίτερα από την 1 Ιανουαρίου 1977) και της 1 Ιανουαρίου του 1977 τα πλοία ενώ ταξειδεύουν σε ειδικές περιοχές θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του κανονισμού 9 του παρόντος Παραρτήματος. Εν τούτοις οι Κυβερνήσεις των Μερών, οι παράκτιες γραμμές των οποίων συνορεύουν με τις ειδικές περιοχές σύμφωνα με την παρούσα υποπαράγραφο, μπορούν να καθιερώσουν μία ημερομηνία πριν από της 1 Ιανουαρίου 1977, αλλά μετά την ημερομηνία της θέσεως σε ισχύ της παρούσης Συμβάσεως από την οποία οι απαιτήσεις του παρόντος Κανονισμού σχετικά με τις ειδικές περιοχές θα έχουν εφαρμογή:

(1) εάν όλες οι εγκαταστάσεις υποδοχής που απαιτούνται, είναι διαθέσιμες κατά την ημερομηνία, που έχει ορισθεί· και

(2) με τον όρον, ότι τα ενδιαφερόμενα Μέρη θα ανακοινώσουν στον Οργανισμό την ημερομηνία που ορίσθηκε τουλάχιστον έξι μήνες πριν, για να κοινοποιηθεί στα άλλα Μέρη.

(ιυ) Μετά απο την 1 Ιανουαρίου 1977 ή την ημερομηνία που καθιερώθηκε σύμφωνα με την υποπαράγραφο (α) (ιιι) της παρούσης παραγράφου, αν είναι ενωρίτερο, κάθε Μέρος θα γνωστοποιεί στον Οργανισμό για την πληροφόρηση όλων των συμβαλλομένων ενδιαφερομένων Κυβερνήσεων, εφ' όλων των περιπτώσεων που οι διευκολύνσεις θεωρούνται ότι είναι ανεπαρκείς.

(β) Περιοχή της Ερυθράς Θαλάσσης και των Κόλπων:

(ι) Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους, η παραλιακή γραμμή της οποίας συνορεύει με τις ειδικές περιοχές αναλαμβάνει να διαβεβαιώσει, όσον είναι δυνατό πιο σύντομα ότι όλοι οι τερματικοί σταθμοί φορτώσεως πετρελαίου και οι λιμένες με επισκευαστικές βάσεις, εντός αυτών των ειδικών περιοχών, διαθέτουν εγκαταστάσεις επαρκείς για την υποδοχή και την κατεργασία όλου του ακάθαρτου έρματος και του ύδατος πλύσεως των δεξαμενών απο τα πετρελαιοφόρα. Επιπροσθέτως όλα τα λιμάνια εντός αυτών των ειδικών περιοχών θα εφοδιάζονται με επαρκείς εγκαταστάσεις υποδοχής για άλλα κατάλοιπα και μίγματα πετρελαίου απ' όλα τα πλοία. Οι ευκολίες αυτές θα έχουν επαρκή χωρητικότητα για να ανταποκριθούν στις ανάγκες των πλοίων που να τις χρησιμοποιούν, χωρίς να προκαλούν αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

(ιι) Η Κυβέρνηση που έχει στην δικαιοδοσία της εισόδους σε θαλάσσιους διαύλους με μικρό βάθος που ίσως απαιτούσαν μείωση του βυθίσματος με την απόρριψη του έρματος, θα εξασφαλίζει την διάθεση των διευκολύνσεων, που αναφέρονται στην υποπαράγραφο (β) (ι) της παρούσης παραγράφου, αλλά με τον όρο, τα πλοία που υποχρεούνται να εκκενώνουν ακάθαρτα υπολείμματα ή ακάθαρτο έρμα, ίσως υφίστανται κάποια καθυστέρηση.

(ιιι) Κάθε ενδιαφερόμενο Μέρος θα γνωστοποιεί στον Οργανισμό τα μέτρα που ελήφθησαν σύμφωνα με τις διατάξεις των υποπαραγράφων (β) (ι) και (ιι) της παρούσης παραγράφου. Μετά την λήψη επαρκών κοινοποιήσεων ο Οργανισμός θα ορίσει μια ημερομηνία κατά την οποία οι απαιτήσεις αυτού του Κανονισμού σε σχέση με την εν λόγω περιοχή, θα εφαρμοσθούν. Ο Οργανισμός θα γνωστοποιεί σ' όλα τα Μέρη την ημερομηνία που ορίσθηκε, όχι λιγότερο από δώδεκα μήνες πριν από αυτήν την ημερομηνία.

(ιν) Κατά την διάρκεια της περιόδου μεταξύ της θέσεως εν ισχύι της παρούσης Συμβάσεως και της ημερομηνίας που ορίσθηκε τα πλοία, όταν ταξιδεύουν στην ειδική περιοχή θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του Κανονισμού 9 του παρόντος Παραρτήματος.

(υ) Μετά απ' αυτή την ημερομηνία τα πετρελαιοφόρα που φορτώνουν σε λιμάνια αυτών των ειδικών περιοχών όπου τέτοιες διευκολύνσεις δεν είναι ακόμα διαθέσιμες, θα συμμορφώνονται επίσης με τις απαιτήσεις αυτού του Κανονισμού. Εν τούτοις τα πετρελαιοφόρα που εισέρχονται σε αυτές τις ειδικές περιοχές για να φορτώσουν θα λαμβάνουν κάθε πρόνοια να εισέρχωνται στην περιοχή με καθαρό έρμα.

(υι) Μετά από την ημερομηνία που θα εφαρμοσθούν οι απαιτήσεις για την εν λόγω ειδική περιοχή κάθε Μέρος θα γνωστοποιεί στον Οργανισμό για την διαβίβαση στα ενδιαφερόμενα Μέρη όλες τις περιπτώσεις που οι διευκολύνσεις θεωρούνται ότι είναι ανεπαρκείς.

(υιι) Τουλάχιστον οι εγκαταστάσεις υποδοχής, όπως ορίζεται στον Κανονισμό 12 του παρόντος Παραρτήματος θα υπάρχουν διαθέσιμες από της 1 Ιανουαρίου 1977 ή ένα χρόνο μετά την ημερομηνία της θέσεως σε ισχύ της παρούσης Συμβάσεως οποιαδήποτε από τις δύο ημερομηνίες είναι μεταγενεστέρα.

Κανονισμός 11

Εξαιρέσεις

Οι Κανονισμοί 9 και 10 του παρόντος Παραρτήματος δεν θα εφαρμόζονται:

(α) στην απόρριψη στην θάλασσα πετρελαίου ή μίγματος πετρελαίου, αναγκαίου για την ασφάλεια του πλοίου ή για την διάσωση ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα· ή

(β) στην απόρριψη στην θάλασσα πετρελαίου ή μίγματος πετρελαίου που προκλήθηκε από βλάβη του πλοίου ή του εξοπλισμού του:

(ι) με τον όρο ότι έχουν ληφθεί όλες οι εύλογες προφυλάξεις μετά από την βλάβη ή την ανακάλυψη διαρροής για την εξουδετέρωση ή την ελάττωση αυτής· και

(ιι) εκτός εάν ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος ενήργησε με πρόθεση να προκαλέση βλάβη ή με αμέλεια και με επίγνωση ότι η βλάβη πιθανώς θα προκαλείτο· ή

(γ) στην απόρριψη στην θάλασσα ουσιών που περιέχουν πετρέλαιο μετά από έγκριση της Αρχής όταν έγινε, με σκοπό να καταπολεμηθεί συγκεκριμένο περιστατικό ρυπάνσεως ώστε να περιορισθεί η βλάβη από την ρύπανση. Η τοιούτου είδους απόρριψη θα τελεί υπό την αίρεση της εγκρίσεως της Κυβερνήσεως στην δικαιοδοσία της οποίας υπάρχη πρόθεση να πραγματοποιηθεί.

Κανονισμός 12

Εγκαταστάσεις υποδοχής

(1) Σύμφωνα με τους όρους του Κανονισμου 10 του παρόντος Παραρτήματος, η Κυβέρνηση κάθε Μέρους αναλαμβάνει την υποχρέωση να διαθέτει σ' όλους τους σταθμούς που γίνεται η φόρτωση πετρελαίου, στους λιμένες με επισκευαστικές βάσεις και σ' άλλους λιμένες στους οποίους τα πλοία έχουν να εκφορτώσουν κατάλοιπα πετρελαίου, εγκαταστάσεις υποδοχής καταλοίπων και μιγμάτων πετρελαίου από τα πετρελαιοφόρα και ε' άλλα πλοία, επαρκείς ν' ανταποκριθούν στις ανάγκες των πλοίων, που τις χρησιμοποιούν, χωρίς να προκαλείται αδικαιολόγητη καθυστέρηση στα πλοία.

(2) Εγκαταστάσεις υποδοχής σύμφωνα με την παράγραφο (1) του παρόντος Κανονισμού θα προβλέπονται:

(α) σε όλους τους λιμένες και σταθμούς, όπου αργό πετρέλαιο φορτώνεται σε πετρελαιοφόρα, που έχουν, προ της αφίξεώς των συμπληρώσει ταξείδι με έρμα, διαρκείας όχι μεγαλυτέρας των 72 ωρών ή αποστάσεως μεγαλυτέρας από 1.200 ν. μίλια·

(β) σε όλους τους λιμένες και σταθμούς, όπου πετρέλαιο που δεν είναι αργό πετρέλαιο χύδην, φορτώνεται κατά μέσον όρον σε ποσότητα περισσότερη από 1.000 μετρικούς τόννους την ημέρα·

(γ) σε όλους τους λιμένες που έχουν επισκευαστικές βάσεις ή δυνατότητες καθαρισμού δεξαμενών·

(δ) σε όλους τους λιμένες και σταθμούς που εξυπηρετούν πλοία εφοδιασμένα με δεξαμενές καταλοίπων που απαιτούνται από τον Κανονισμό 17 του παρόντος Παραρτήματος·

(ε) σε όλους τους λιμένες ως προς τα ύδατα των διπυθμένων που περιέχουν πετρέλαιο και άλλα κατάλοιπα, που δεν μπορούν να απορριφθούν σύμφωνα με τον Κανονισμό 9 του παρόντος Παραρτήματος· και

(στ) σε όλους τους λιμένες φορτώσεως φορτίων χύδην για τα κατάλοιπα πετρελαίου απο πλοία πολλαπλού φορτίου, που δεν μπορούν να απορριφθούν σύμφωνα με τον Κανονισμό 9 του παρόντος Παραρτήματος.

(3) Η χωρητικότητα των εγκαταστάσεων υποδοχής θα είναι ως ακολούθως:

(α) Σταθμοί φορτώσεως αργού πετρελαίου θα έχουν επαρκείς εγκαταστάσεις υποδοχής για να δέχονται πετρέλαιο και μείγματα πετρελαίου, που δεν μπορούν να απορριφθούν σύμφωνα με τους όρους του Κανονισμού 9 (1) (α) του παρόντος Παραρτήματος από όλα τα πετρελαιοφόρα σε ταξείδια καθοριζόμενα στην παράγραφο (2) (α) του παρόντος Κανονισμού.

(β) Λιμένες και σταθμοί φορτώσεως που αναφέρονται στην παράγραφο (2) (β) του παρόντος Κανονισμού θα έχουν επαρκείς εγκαταστάσεις υποδοχής, να δέχονται πετρέλαιο ή μίγματα πετρελαίου που δεν μπορούν να απορριφθούν σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 9 (1) (α) του παρόντος Παραρτήματος από πετρελαιοφόρα που φορτώνουν πετρέλαιο που δεν είναι αργό πετρέλαιο χύδην.

(γ) Όλοι οι λιμένες, που κυρίως έχουν επισκευαστικές βάσεις ή εγκαταστάσεις καθαρισμού δεξαμενών, θα έχουν επαρκείς εγκαταστάσεις υποδο-

χής, να παραλαμβάνουν όλα τα κατάλοιπα και τα μίγματα πετρελαίου, που μένουν στα σκάφη για αποβολή από τα πλοία, πριν αυτά εισέλθουν στα ναυπηγεία ή στις εγκαταστάσεις καθαρισμού δεξαμενών.

(δ) Όλες οι εγκαταστάσεις που διατίθενται σε λιμένες και σταθμούς σύμφωνα με την παράγραφο (2) (δ) του παρόντος Κανονισμού θα είναι επαρκείς να παραλαμβάνουν όλα τα ύδατα των διπυθμένων και τα άλλα κατάλοιπα, σύμφωνα με τον Κανονισμό 17 του παρόντος Παραρτήματος απ' όλο τα πλοία που αναμένονται πιθανώς να προσεγγίσουν σε αυτούς τους λιμένες ή τους σταθμούς.

(ε) Όλες οι εγκαταστάσεις που διατίθενται στους λιμένες και σταθμούς σύμφωνα με τον παρόντα Κανονισμό θα είναι επαρκείς για να δέχονται ύδατα διπυθμένων και άλλα κατάλοιπα που δεν μπορούν να απορριφθούν σύμφωνα με τον Κανονισμό 9 του παρόντος Παραρτήματος.

(στ) Οι εγκαταστάσεις που διατίθενται στους λιμένες φορτώσεως φορτίων χύδην θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη καταλλήλως τα ειδικά προβλήματα πλοίων πολλαπλού φορτίου.

(4) Οι εγκαταστάσεις υποδοχής όπως περιγράφονται στις Παραγράφους (2) και (3) του παρόντος Κανονισμού πρέπει να λειτουργήσουν το αργότερον εντός έτους από την ημερομηνία, που η παρούσα Σύμβαση θα τεθή σε ισχύ ή την 1 Ιανουαρίου του 1977, οποιαδήποτε από τις δύο ημερομηνίες είναι αργότερα.

(5) Κάθε μέρος θα γνωστοποιεί στον Οργανισμό προς πληροφόρηση των ενδιαφερομένων Μερών όλες τις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι εγκαταστάσεις που προβλέπονται από τον παρόντα Κανονισμό θεωρούνται ανεπαρκείς.

Κανονισμός 13

Δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος,
Δεξαμενές καθαρού έρματος και καθαρισμός με αργό πετρέλαιο

Υπό την αίρεση των διατάξεων των Κανονισμών 13Γ και 13Δ του παρόντος Παραρτήματος, τα πετρελαιοφόρα θα συμμορφώνονται με τις διατάξεις του παρόντος Κανονισμού.

Νέα πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους (DEAD WEIGHT) 20.000 τόννων και άνω:

(1) Κάθε νέο πετρελαιοφόρο αργού πετρελαίου νεκρού βάρους 20.000 τόννων και άνω και κάθε νέο δεξαμενόπλοιο μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου νεκρού βάρους 30.000 τόννων και άνω, θα φέρει δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος και θα συμμορφώνεται με τις παραγράφους (2), (3) και (4) ή την παράγραφο (5) του παρόντος Κανονισμού.

(2) Η χωρητικότητα των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος θα καθορίζεται έτσι, ώστε τα πλοία να δύναται να ταξειδεύσει ασφαλώς χωρίς να καταφεύγει στην χρησιμοποίηση των δεξαμενών φορτίου για θαλάσσιο έρμα πλην των περιπτώσεων που καθορίζονται στην παράγραφο (3) ή (4) του παρόντος Κανονισμού. Σε όλες τις περιπτώσεις εν τούτοις, η χωρητικότητα των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος του πλοίου, θα είναι τουλάχιστον τέτοια ώστε, σε κάθε κατάσταση υπό έρμα, καθ' όλη την διάρκεια του ταξειδίου, συμπεριλαμβανομένων των περιπτώσεων που ο πλούς γίνεται μόνον με το άφορτο εκτόπισμα συν το διαχωρισμένο έρμα, τα βυθίσματα και η διαγωγή του πλοίου να μπορούν να πληρούν τις κάτωθι απαιτήσεις:

(α) το βύθισμα γάστρας στα μέσον του πλοίου (dm) σε μέτρα (χωρίς να υπολογίζεται οποιαδήποτε παραμόρφωση του πλοίου) δεν θα είναι μικρότερο από:

$$dm=2.0+0.02L$$

(β) τα βυθίσματα στην πρωραία και πρυμναία κατακόρυφο θ' αντιστοιχούν σ' αυτά που προσδιορίζονται από το βύθισμα στο μέσο του πλοίου (dm), όπως ορίζεται στην υποπαράγραφο (α) της παρούσης παραγράφου, ώστε το πλοίο να έχει διαγωγή με την πρύμνη όχι μεγαλύτερη από 0.015L και

(γ) σε κάθε περίπτωση το βύθισμα στην πρυμναία κάθετο να μην είναι μικρότερο απ' εκείνο που είναι απαραίτητο για να επιτευχθεί η πλήρης βύθιση της έλικος (κων) του πλοίου.

(3) Σε καμμιά περίπτωση δεν πρέπει να τοποθετείται θαλάσσερμα στις δεξαμενές φορτίου, πλήν:

(α) σπανίων περιπτώσεων ταξιδίων με καιρικές συνθήκες τόσο δυσμενείς, πού κατά τη γνώμη του πλοιάρχου, πρέπει να τοποθετηθεί πρόσθετο θαλάσσερμα στις δεξαμενές φορτίου για την ασφάλεια του πλοίου.

(β) εξαιρετικών περιπτώσεων όπου ο ιδιαίτερος χαρακτήρας της λειτουργικότητας ενός πετρελαιοφόρου καθιστά αναγκαία την τοποθέτηση θαλασσέρματος πέρα από την ποσότητα που απαιτείται, σύμφωνα με την παράγραφο (2) του κανονισμού αυτού, με την προϋπόθεση ότι η λειτουργικότητα αυτή περιλαμβάνεται στην κατηγορία των εξαιρετικών περιπτώσεων που έχουν καθιερωθεί από τον Οργανισμό. Το πρόσθετο αυτό έρμα πρέπει να υποστεί επεξεργασία και να απορριφθεί σύμφωνα με τον κανονισμό 9 του παραρτήματος αυτού και σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κανονισμού 15 του ίδιου παραρτήματος. Κατάλληλη εγγραφή πρέπει να γίνει στο βιβλίο πετρελαίου που προβλέπεται από τον κανονισμό 20 του παραρτήματος αυτού.

(4) Στην περίπτωση νέων δεξαμενοπλοίων αργού πετρελαίου το πρόσθετο έρμα που επιτρέπεται να τοποθετηθεί σύμφωνα με την παράγραφο (3) του παρόντος Κανονισμού, θα μεταφέρεται σε δεξαμενές φορτίου μόνον εφ' όσον έχουν πλυθή με αργό πετρέλαιο σύμφωνα με τον Κανονισμό 13Β του παρόντος Παραρτήματος προ της αναχωρήσεως από τον λιμένα ή τερματικό σταθμό εκφορτώσεως.

(5) Ανεξάρτητως των διατάξεων της παραγράφου (2) του παρόντος Κανονισμού οι καταστάσεις διαχωρισμένου έρματος πετρελαιοφόρων μήκους μικρότερου των 150 μέτρων θα ικανοποιούν την Αρχήν.

(6) Κάθε νέο πετρελαιοφόρο αργού πετρελαίου νεκρού βάρους 20.000 τόννων και άνω, θα είναι εξοπλισμένο με σύστημα καθαρισμού δεξαμενών φορτίου με αργό πετρέλαιο. Η Αρχή θ' αναλάβη να εξασφαλίση ότι, το σύστημα πληροί τις απαιτήσεις του κανονισμού 13Β του παρόντος Παραρτήματος, σε χρονικό διάστημα ενός έτους αφ' ότου το πετρελαιοφόρο το πρώτον άρχισε να μεταφέρη αργό πετρέλαιο ή στο τέλος του τρίτου ταξειδίου μεταφοράς αργού πετρελαίου κατάλληλου για καθαρισμό με αργό πετρέλαιο, οιονδήποτε είναι αργότερον. Εκτός εάν τα πετρελαιοφόρο μεταφέρει αργό πετρέλαιο που δεν είναι κατάλληλο για τον καθαρισμό με αργό πετρέλαιο, τότε θα χρησιμοποιεί το σύστημα σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κανονισμού εκείνου.

Υπάρχοντα δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου νεκρού βάρους 40.000 τόννων και άνω.

(7) Υπό την αίρεση των διατάξεων των παραγράφων (8) και (9) του παρόντος Κανονισμού κάθε υπάρχον πετρελαιοφόρο αργού πετρελαίου νεκρού βάρους (DEAD WEIGHT) 40.000 τόννων και άνω θα φέρει δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος και θα συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των παραγράφων (2) και (3) του παρόντος Κανονισμού από την ημερομηνία θέσεως σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου.

(8) Υπάρχοντα πετρελαιφόρα αργού πετρελαίου που αναφέρονται στην παράγραφο (7) του παρόντος Κανονισμου δύναται, αντί να διαθέτουν δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος, να λειτουργούν χρησιμοποιώντας την μέθοδο καθαρισμού δεξαμενών φορτίου με αργό πετρέλαιο σύμφωνα με τον Κανονισμό 13Β του παρόντος Παραρτήματος, εκτός αν το πετρελαιοφόρο αργού πετρελαίου προορίζεται να μεταφέρει αργό πετρέλαιο που δεν είναι κατάλληλο για καθαρισμό.

(9) Υπάρχοντα πετρελαιοφόρα αργού πετρελαίου που αναφέρονται στην παράγραφο (7) ή (8) του παρόντος Κανονισμού δύναται, αντί να είναι εφοδιασμένα με δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος, ή να λειτουργούν χρησιμοποιώντας την μέθοδο καθαρισμού δεξαμενών φορτίου με αργό πετρέλαιο, να λειτουργούν με δεξαμενές αποκλειστικά για καθαρό έρμα, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 13Α του παρόντος Παραρτήματος για την ακόλουθη περίοδο:

(α) για πετρελαιοφόρα αργού πετρελαίου νεκρού βάρους (DEAD WEIGHT) 70.000 τόννων και άνω, έως δύο έτη μετά την ημερομηνία θέσεως σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου· και

(β) για πετρελαιοφόρα αργού πετρελαίου νεκρού βάρους (DEAD WEIGHT) 40.000 τόννων και άνω αλλά κάτω των 70.000 τόννων, έως τέσσερα έτη μετά την ημερομηνία θέσεως σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου.

Υπάρχοντα δεξαμενόπλοια προϊόντων πετρελαίου νεκρού βάρους (DEAD WEIGHT) 40.000 τόννων και άνω.

(10) Από την ημερομηνία θέσεως εν ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου κάθε υπάρχον πετρελαιοφόρο προϊόντων νεκρού βάρους (DEAD WEIGHT) 40.000 τόννων και άνω θα φέρει δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος και θα πληροί τις απαιτήσεις των παραγράφων (2) και (3) του παρόντος Κανονισμού ή εναλλακτικά, θα λειτουργεί με δεξαμενές αποκλειστικά για καθαρό έρμα, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 13Α του παρόντος Παραρτήματος.

Μεταχείρισις πετρελαιοφόρου ως τοιούτου με δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος.

(11) Κάθε πετρελαιοφόρο που δεν απαιτείται να φέρει δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος σύμφωνα με την παράγραφο (1), (7) ή (10) του παρόντος Κανονισμού δύναται να τύχει μεταχειρίσεως σαν πετρελαιοφόρο διαχωρισμένου έρματος, υπό την προϋπόθεση ότι πληροί τις απαιτήσεις των παραγράφων (2) και (3) ή της παραγράφου (5) αναλόγως της περιπτώσεώς του, του παρόντος Κανονισμού.

Κανονισμός 13Α

Απαιτήσεις για πετρελαιοφόρα με δεξαμενές αποκλειστικά για καθαρό έρμα (C.B.T.)

(1) Πετρελαιοφόρο που λειτουργεί με δεξαμενές αποκλειστικά για καθαρό έρμα, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 13 (9) ή (10) του παρόντος Παραρτήματος, θα έχει επαρκή χωρητικότητα δεξαμενών, αποκλειστικά για την μεταφορά καθαρού έρματος, όπως ορίζεται στον Κανονισμό 1 (16) του παρόντος Παραρτήματος εις τρόπον ώστε να πληρούνται οι απαιτήσεις του Καν. 13 (2) και (3) του παρόντος Παραρτήματος.

(2) Οι διατάξεις και οι λειτουργικές διαδικασίες των δεξαμενών που προορίζονται αποκλειστικά για καθαρό έρμα θα είναι σύμφωνες με τις απαιτήσεις που καθορίζονται από την Αρχή. Οι απαιτήσεις αυτές θα περιλαμβάνουν τουλάχιστον όλες τις διατάξεις «περί προδιαγραφών για δεξαμενόπλοια με δεξαμενές αποκλειστικά για καθαρό έρμα» που υιοθετήθηκαν από την Διεθνή Διάσκεψη για την Ασφάλεια των δεξαμενοπλοίων και την Αποφυγή Ρυπάνσεως 1978 με την Απόφαση 14, καθώς και των αναθεωρήσεών των πού δυνατόν να πραγματοποιηθούν από τον Οργανισμό*.

* Γίνεται μνεία στις αναθεωρημένες προδιαγραφές για πετρελαιοφόρα τα οποία λειτουργούν με καθορισμένες αποκλειστικά για καθαρό έρμα δεξαμενές που υιοθετήθηκαν κατά τη 12η Συνέλευση του Οργανισμού με την απόφαση Α.495 (XII).

Πετρελαιοφόρο που λειτουργεί με δεξαμενές αποκλειστικά για καθαρό έρμα είναι εφοδιασμένο με μετρητή περιεκτικότητος πετρελαίου, εγκεκριμένο από την Αρχή βάσει προδιαγραφών που συνιστώνται από τον Οργανισμό°, που να επιτρέπει τον έλεγχο της περιεκτικότητος σε πετρέλαιο του υδάτινου έρματος που απορρίπτεται. Ο μετρητής περιεκτικότητος πετρελαίου θα τοποθετείται προ της πρώτης προγραμματισμένης επισκέψεως του δεξαμενοπλοίου σε ναυπηγείο, μετά την θέση σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου. Μέχρι τότε και λαμβανομένου υπόψη ότι ο μετρητής περιεκτικότητος πετρελαίου είναι εγκατεστημένος, θα πρέπει αμέσως προ της απορρίψεως του θαλασσοέρματος να γίνεται επιβεβαίωση κατόπιν ελέγχου ότι στις δεξαμενές που προορίζονται αποκλειστικώς δια την παραλαβήν θαλασσοέρματος δεν έλαβε χώρα ανάμιξη με πετρέλαιο.

(4) Κάθε πετρελαιοφόρο που λειτουργεί με δεξαμενές προοριζόμενες αποκλειστικά για καθαρό έρμα θα είναι εφοδιασμένο με εγχειρίδιο λειτουργίας δεξαμενών αποκλειστικά για καθαρό έρμα°°, που θα περιέχει λεπτομέρειες του συστήματος και οδηγίες για τον τρόπο λειτουργίας του. Το εγχειρίδιο αυτού του τύπου θα ικανοποιεί, την Αρχή και θα περιέχει όλες τις πληροφορίες που καθορίζονται στις Προδιαγραφές που αναφέρονται στην παράγραφο (2) του παρόντος Κανονισμού. Αν γίνει κάποια αλλαγή που επηρεάζει το σύστημα των δεξαμενών που προορίζονται αποκλειστικά για καθαρό έρμα, το εγχειρίδιο λειτουργίας θα αναθεωρηθεί ανάλογα.

Κανονισμός 13Β

Απαιτήσεις για τον καθαρισμό με αργό πετρέλαιο.

(1) Κάθε σύστημα πλύσεως με αργό πετρέλαιο που απαιτείται σύμφωνα με τον Κανονισμό 13 (6) και (8) του παρόντος Παραρτήματος θα πληροί τις διατάξεις του παρόντος Κανονισμού.

(2) Η εγκατάσταση πλύσεως με αργό πετρέλαιο και τα συναφή μηχανήματα και διατάξεις θα πληρούν τις απαιτήσεις που καθορίζονται από την Αρχή. Αυτές οι απαιτήσεις θα περιέχουν τουλάχιστον όλες τις διατάξεις των προδιαγραφών για την Σχεδίαση, Λειτουργία και Έλεγχο των Συστημάτων πλύσεως με Αργό Πετρέλαιο που υιοθετήθηκαν απο την Διεθνή Διάσκεψη περί Ασφάλειας των Πετρελαιοφόρων και Αποφυγή Ρυπάνσεως, 1978 με την Απόφαση 15, καθώς και των αναθεωρήσεωνν που δυνατόν να πραγματοποιηθούν από τον Οργανισμό°.

(3) Σύστημα διοχετεύσεως αδρανούς αερίου θα υπάρχει σε κάθε δεξαμενή φορτίου και δεξαμενή καταλοίπων (SLOP TANK) σύμφωνα με τους οικείους Κανονισμούς του Κεφαλαίου ΙΙ - 2 της Διεθνούς Συμβάσεως περί Ασφαλείας της Ανθρώπινης Ζωής στην Θάλασσα, 1974, όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με το Πρωτόκολλο του 1978 το προσηρτημένο στην Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στην Θάλασσα, 1974 και όπως μπορεί να τροποποιηθούν στο μέλλον.

(4) Όσον αφορά τον ερματισμό των δεξαμενών φορτίου, επαρκείς δεξαμενές φορτίου θα πλένονται με αργό πετρέλαιο προ της ενάρξεως κάθε ταξειδίου με έρμα, ώστε να εξασφαλίζεται λαμβάνοντας υπ' όψη το είδος απασχολήσεως του δεξαμενοπλοίου και τις αναμενόμενες καιρικές συνθήκες ότι η ποσότης του θαλασσέρματος θα τοποθετείται μόνο σε δεξαμενές που έχουν πλυθή με αργό πετρέλαιο.

(5) Κάθε δεξαμενόπλοιο που λειτουργεί με συστήματα πλύσεως με αργό πετρέλαιο θα εφοδιάζεται με εγχειρίδιο λειτουργίας και οργάνων°° που θα περιγράφει με λεπτομέρειες το σύστημα και τα μηχανήματα και θα καθορίζει τον τρόπο λειτουργίας του. Το εγχειρίδιο αυτού του τύπου θα ικανοποιεί την Αρχή και θα περιέχει όλες τις πληροφορίες που καθορίζονται στις Προδιαγραφές που αναφέρονται στην παράγραφο (2) του παρόντος Κανονισμού. Αν γίνει κάποια αλλαγή που θα επηρεάζει το σύστημα πλύσεως με αργό πετρέλαιο το Εγχειρίδιο Λειτουργίας και οργάνων θα αναθεωρηθή ανάλογα.

Κανονισμός 13Γ

Υπάρχοντα δεξαμενόπλοια που εκτελούν ειδικά ταξίδια.

(1) Σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου (2) του κανονισμού αυτού, ο κανονισμός 13(7) έως 10 του παραρτήματος αυτού, δεν θα εφαρμόζεται σε υπάρχοντα δεξαμενόπλοια που εκτελούν ειδικούς πλόες αποκλειστικά μεταξύ:

(α) λιμανιών ή σταθμών μέσα στην επικράτεια κράτους μέλους της σύμβασης αυτής' ή

(β) λιμανιών ή σταθμών κρατών μελών της σύμβασης αυτής, όπου:

(ι) το ταξίδι πραγματοποιείται εξολοκλήρου μέσα σε ειδική περιοχή, όπως καθορίζεται στον κανονισμό 10(1) του παραρτήματος αυτού' ή

(ιι) το ταξίδι πραγματοποιείται εξολοκλήρου μέσα σε άλλα όρια που καθορίζονται από τον Οργανισμό.

(2) Οι διατάξεις της παραγράφου (1) του παρόντος κανονισμού θα εφαρμόζονται μόνον όταν τα λιμάνια ή οι σταθμοί όπου λαμβάνουν χώρα φορτώσεις φορτίων για να εκτελεσθούν ταξίδια αυτού του τύπου, διαθέτουν εγκαταστάσεις υποδοχής επαρκείς για τη λήψη και επεξεργασία όλου του έρματος και του νερού πλύσης των δεξαμενών απ' όλα τα δεξαμενόπλοια που χρησιμοποιούν αυτούς και εφόσον οι ακόλουθες συνθήκες πληρούνται:

(α) σύμφωνα με τις εξαιρέσεις που προβλέπονται στον κανονισμό 11 του παραρτήματος αυτού, όλο το θαλάσσερμα, συμπεριλαμβανομένου και του καθαρού έρματος και των εκπλυμάτων πλύσης των δεξαμενών κρατούνται στο πλοίο και μεταφέρονται στις ευκολίες υποδοχής. Κατάλληλη εγγραφή θα γίνεται στο βιβλίο πετρελαίου που αναφέρεται στον κανονισμό 20 αυτού του παραρτήματος, το οποίο θα θεωρείται από την αρμόδια Αρχή του λιμανιού κατάπλου.

(β) έχει συνοφθεί συμφωνία μεταξύ της Αρχής και των κυβερνήσεων των χωρών των λιμανιών προσεγγίσεως που αναφέρονται στην υποπαράγραφο (1) (α) ή (β) του παρόντος κανονισμού, η οποία αφορά τη χρησιμοποίηση υπάρχοντος δεξαμενοπλοίου για την εκτέλεση ειδικών ταξιδιών'

(γ) η επάρκεια των εγκαταστάσεων υποδοχής σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του παρόντος παραρτήματος στα λιμάνια ή σταθμούς που αναφέρονται ανωτέρω, για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, έχει γίνει αποδεκτή απο τις κυβερνήσεις των χωρών μελών του παρόντος πρωτοκόλλου μέσα στην επικράτεια των οποίων βρίσκονται λιμάνια ή σταθμοί αυτού του είδους' και

(δ) στο διεθνές πιστοποιητικό αποφυγής ρυπάνσεως πετρελαίου υπάρχει οπισθογράφηση, ότι το δεξαμενόπλοιο εκτελεί μόνο ειδικούς πλόες αυτού του είδους.

Κανονισμός 13Δ

Υπάρχοντα Πετρελαιοφόρα που έχουν Ειδικές διατάξεις Ερματισμού.

(1) Όταν υπάρχον πετρελαιοφόρο είναι έτσι κατασκευασμένο ή λειτουργεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε να συμμορφώνεται πάντοτε με τις απαιτήσεις βυθίσματος και διαγωγής (TRIM), που καθορίζονται στον Κανονισμό 13 (2) του παρόντος Παραρτήματος χωρίς να καταφύγει στη χρήση θαλασσέρματος, θα θεωρείται ότι πληροί τις απαιτήσεις περί δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος που αναφέρονται στον Κανονισμό 13 (7) του παρόντος Παραρτήματος υπό την προϋπόθεση ότι, όλες οι ακόλουθες συνθήκες πληρούνται:

(α) ο τρόπος λειτουργίας και οι διατάξεις ερματισμού είναι εγκεκριμένα από την Αρχή.

(β) έχει συνοφθεί σχετική συμφωνία μεταξύ της Αρχής και των ενδιαφερομένων Κυβερνήσεων των λιμένων προσεγγίσεως που είναι Μέρη του παρόντος Πρωτοκόλλου, όταν οι απαιτήσεις βυθίσματος και διαγωγής (TRIM) ικανοποιούνται με κάποια λειτουργική διαδικασία' και

(γ) στο Διεθνές Πιστοποιητικό Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο υπάρχει οπισθογράφηση ότι το πετρελαιοφόρο λειτουργεί με ειδικές διατάξεις ερματισμού.

(2) Σε καμμιά περίπτωση δεν θα μεταφέρεται θαλάσσερμα σε δεξαμενές πετρελαίου πλήν των σπανίων εκείνων ταξειδίων που οι καιρικές συνθήκες είναι τόσο δυσμενείς ώστε κατά την γνώμη του πλοιάρχου, είναι αναγκαίο να τοποθετηθεί πρόσθετο θαλάσσερμα σε δεξαμενές φορτίου, για την ασφάλεια του πλοίου. Το θαλάσσερμα τούτο θα διοχετεύεται και θα απορρίπτεται σύμφωνα με τον Κανονισμό 9 του παρόντος Παραρτήματος και σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κανονισμού 15 του παρόντος Παραρτήματος. Επίσης θα γίνεται σχετική εγγραφή στο Βιβλίο Πετρελαίου που αναφέρεται στον Κανονισμό 20 του παρόντος Παραρτήματος.

(3) Η Αρχή που έχει οπισθογραφήσει Πιστοποιητικό σύμφωνα με την υποπαράγραφο (1) (γ) του παρόντος Κανονισμού θ' ανακοινώνει στον Οργανισμό τις λεπτομέρειες τούτου για την πληροφόρηση των Μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου.

Κανονισμός 13Ε

Προστατευτικές θέσεις των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος.

(1) Σε κάθε νέο δεξαμενόπλοιο νεκρού βάρους 20.000 τόννων και άνω και σε κάθε νέο δεξαμενόπλοιο προϊόντων πετρελαίου νεκρού βάρους 30.000 τόννων και άνω, οι δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος που απαιτείται να έχουν χωρητικότητα σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού 13 του παρόντος Παραρτήματος οι οποίες ευρίσκονται μέσα στα όρια του μήκους της δεξαμενής φορτίου θα έχουν τέτοια διάταξη σύμφωνα με τις απαιτήσεις των παραγράφων (2), (3) και (4) του παρόντος Κανονισμού, για να παρέχουν ένα μέτρο προστασίας κατά της διαρροής πετρελαίου σε περίπτωση προσαράξεως ή συγκρούσεως.

(2) Διαχωρισμένες δεξαμενές έρματος και άλλοι χώροι εκτός από τις δεξαμενές πετρελαίου μέσα στα όρια του μήκους της δεξαμενής φορτίου (L_t) θα έχουν τέτοια διάταξη, ώστε να πληρούν τον ακόλουθο τύπο:

$$\Sigma PA_c + \Sigma PA_s \geq J[L_t (B + 2D)]$$

όπου PA_c = η πλευρική επιφάνεια του σκάφους σε τετραγωνικά μέτρα για κάθε δεξαμενή διαχωρισμένου έρματος ή άλλο χώρο εκτός από δεξαμενή πετρελαίου υπολογισμένη σ' ανεπτυγμένες εσωτερικές διαστάσεις.

PA_s = η επιφάνεια του πυθμένος του σκάφους σε τετραγωνικά μέτρα για κάθε δεξαμενή αυτού του τύπου ή χώρο υπολογισμένο σε ανεπτυγμένες εσωτερικές διαστάσεις.

° Γίνεται μνεία της Συστάσεως των Διεθνών Προδιαγραφών Λειτουργίας & Δοκιμών για Συσκευές Διαχωριστήρων πετρελαίου/ύδατος και Μετρητών Περιεκτικότητας Πετρελαίου που υιοθετήθηκε από τον Οργανισμό με την Απόφαση Α. 393 (Χ).

°° Βλέπε απόφαση Α. 495 (ΧΙΙ).

° Γίνεται μνεία στις αναθεωρημένες προδιαγραφές για τη σχεδίαση, λειτουργία και έλεγχο των συστημάτων πλύσης με αργό πετρέλαιο, που υιοθετήθηκαν κατά την 11η Συνέλευση του Οργανισμού με την απόφαση Α. 446(ΧΙ) και τροποποιήθηκαν από τη Συνέλευση με την απόφαση Α. 496(ΧΙΙ).

°° Γίνεται μνεία στο πρότυπο εγχειρίδιο για τη λειτουργία και εξοπλισμό του συστήματος πλύσης με αργό πετρέλαιο, που υιοθετήθηκαν από την Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Οργανισμού μέ την απόφαση MEPC. 3 (XII).

L_t = μήκος σε μέτρα μεταξύ του πρωραίου και του πρυμναίου άκρου των δεξαμενών φορτίου.

B = το μέγιστο πλάτος του πλοίου σε μέτρα, όπως ορίζεται στον Κανονισμό 1 (21) του παρόντος Παραρτήματος.

D = πλευρικό βάθος σε μέτρα μετρημένο κατακόρυφα από το άνω άκρο της τρόπιδος στο άνω άκρο του ζυγού των εξάλων στην πλευρά στο μέσον του πλοίου. Σε πλοία που έχουν καμπύλη κουπαστή το πλευρικό βάθος θα μετρείται στο σημείο τομής των εσωτερικών γραμμών του καταστρώματος και του πλευρικού κελύφους,οι γραμμές εκτείνονται σαν να ήταν η κουπαστή γωνιακού σχήματος.

J = 0.45 για πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 20.000 τόννων, 0.30 για πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 200.000 τόννων και άνω, υπό τον όρον των διατάξεων της παραγράφου (3) του παρόντος Κανονισμού. Για ενδιάμεσες τιμές νεκρού βάρους η τιμή του «J» θα υπολογίζεται με γραμμική παρεμβολή.

Όταν σύμβολα που δίδονται σε αυτή την παράγραφο εμφανίζονται στον παρόντα Κανονισμό, θα έχουν την έννοιαν που καθορίζεται στην παρούσα παράγραφο.

(3) Για δεξαμενόπλοιο νεκρού βάρους 200.000 τόννων και άνω η τιμή «J» μπορεί να μειωθεί σύμφωνα με τ' ακόλουθα:

$$J \text{ μειωμένο} = \left[J - \left(a - \frac{O_c + O_s}{4O_A}\right)\right] \text{ ή } 0.2 \text{ οποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο}$$

όπου: α = 0.25 για δεξαμενόπλοια νεκρού βάρους 200.000 τόννων

α = 0.40 για δεξαμενόπλοια νεκρού βάρους 300.000 τόννων

α = 0.50 για δεξαμενόπλοια νεκρού βάρους 420.000 τόννων

Για ενδιάμεσες τιμές του νεκρού βάρους η τιμή του «α» θα υπολογίζεται με γραμμική παρεμβολή.

O_c = όπως ορίζεται στον Κανονισμό 23 (1) (α) του παρόντος Παραρτήματος.
O_s = όπως ορίζεται στον Κανονισμό 23 (1) (β) του παρόντος Παραρτήματος.

O_A = η επιτρεπόμενη διαρροή πετρελαίου όπως απαιτείται από τον Κανονισμό 24 (2) του παρόντος Παραρτήματος.

(4) Για τον προσδιορισμό των «PA_c» και «PA_s» για δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος και χώρους εκτός από δεξαμενές πετρελαίου θα εφαρμόζονται τ' ακόλουθα:

(α) το ελάχιστο πλάτος κάθε πλευρικής δεξαμενής ή χώρου, οποιοδήποτε από τα οποία, εκτείνεται σε όλο το βάθος της πλευράς του πλοίου, ή από το κατάστρωμα στην οροφή των διπύθμενων δεν θα είναι μικρότερο από 2 μέτρα. Το πλάτος θα μετράται εσωτερικά από την πλευρά του πλοίου, κάθετα στην διαμήκη γραμμή του μέσου του πλοίου. Όταν το πλάτος είναι μικρότερο η πλευρική δεξαμενή ή χώρος δεν θα λαμβάνεται υπ' όψη για τον υπολογισμό της προστατευτικής επιφάνειας «PA_c» και

(β) το ελάχιστο κατακόρυφο ύψος κάθε διπύθμενου, ή χώρου, θα είναι B/15 ή 2 μέτρα, οποιοδήποτε είναι μικρότερο. Όταν το ύψος είναι μικρότερο το διπύθμενο ή χώρος δεν θα λαμβάνεται υπ' όψη για τον υπολογισμό της προστατευτικής επιφάνειας «PA_s».

Το ελάχιστο πλάτος και ύψος των πλευρικών δεξαμενών και των διπυθμένων θα μετράται καθαρό από τους υδροσυλλέκτες, στην περίπτωση δε του ελαχίστου πλάτους θα μετράται καθαρό από κάθε καμπύλο τμήμα της κουπαστής.

Κανονισμός 14

Διαχωρισμός πετρελαίου και θαλασσέρματος και μεταφορά πετρελαίου στις πλωριές δεξαμενές ζυγοστάθμισης.

(1) Πλην της περιπτώσεως που προβλέπεται στην παράγραφο (2) του παρόντος Κανονισμού, σε νέα πλοία 4.000 τόννων ολικής χωρητικότητος και άνω που δεν είναι πετρελαιοφόρα και για νέα πετρελαιοφόρα 150 τόννων ολικής χωρητικότητος και άνω οι δεξαμενές πετρελαίου δεν θα μεταφέρουν έρμα.

(2) Σε ανώμαλες συνθήκες ή σε περίπτωση που η ανάγκη μεταφοράς μεγάλης ποσότητας καυσίμου πετρελαίου καθιστά αναγκαία την μεταφορά ακαθάρτου έρματος σε οποιαδήποτε δεξαμενή καυσίμου πετρελαίου, αυτό το έρμα θ' αποβάλλεται σε εγκαταστάσεις υποδοχής ή στην θάλασσα σύμφωνα με τον Κανονισμό 9 χρησιμοποιώντας τον εξοπλισμό που καθορίζεται στον Κανονισμό 16 (2) του παρόντος Παραρτήματος και θα γίνει αναφορά του γεγονότος στο Βιβλίο Πετρελαίου.

(3) Όλα τάλλα πλοία θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της Παραγράφου (1) του παρόντος Κανονισμού, όσο είναι εύλογα και πρακτικό.

(4) Σε κάθε πλοίο ολικής χωρητικότητας 400 κόρων και πάνω του οποίου το συμβόλαιο κατασκευής υπογράφηκε μετά την 1 Ιανουαρίου 1982, ή σε περίπτωση που δεν υπάρχει συμβόλαιο κατασκευής η τρόπιδα του οποίου τέθηκε, ή αυτό βρισκόταν σε παρόμοιο στάδιο κατασκευής μετά την 1 Ιουλίου 1982 δεν πρέπει να μεταφέρεται πετρέλαιο στη πλωριά δεξαμενή ζυγοστάθμισης ή στην δεξαμενή που βρίσκεται πρώραθεν της φρακτής σύγκρουσης.

(5) Όλα τα πλοία εκτός από εκείνα που εμπίπτουν στην παράγραφο (4) του κανονισμού αυτού, θα συμμορφώνονται με τις διατάξεις της παραγράφου αυτής, όσο αυτό είναι λογικό και πρακτικά δυνατό.

Κανονισμός 15

Αποθήκευση του πετρελαίου στο πλοίο.

(1) Σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων (5) και (6) του παρόντος Κανονισμού, πετρελαιοφόρα 150 κόρων ολικής χωρητικότητος και άνω, θα είναι εξοπλισμένα με εγκαταστάσεις πληρούσες τις απαιτήσεις των παραγράφων (2) και (3) του παρόντος Κανονισμού με τον όρο, ότι στην περίπτωση των υπαρχόντων δεξαμενοπλοίων αι απαιτήσεις για συστήματα αυτόματης παρακολουθήσεως και ελέγχου απορρίψεων και οι διατάξεις δεξαμενών ακαθάρτων υπολειμμάτων θα εφαρμοσθούν τρία έτη μετά την θέση σε ισχύ, της παρούσης Συμβάσεως.

(2) (α) Επαρκή μέσα θα παρέχονται για τον καθαριομό των δεξαμενών φορτίου και την μετάγγιση του υπολειπομένου ακαθάρτου έρματος και των υπολειμμάτων του καθαριομού των δεξαμενών από τις δεξαμενές φορτίου σε δεξαμενή καταλοίπων, εγκεκριμένη από την Αρχή. Στα υπάρχοντα δεξαμενόπλοια κάθε δεξαμενή φορτίου, μπορεί να θεωρηθεί σαν δεξαμενή καταλοίπων.

(β) Με αυτό το σύστημα θα προβλέπονται διατάξεις για την μεταφορά καταλοίπων πετρελαίου σε δεξαμενή ή σύστημα δεξαμενών καταλοίπων κατά τέτοιο τρόπο ώστε κάθε απόρριψη αποβλήτων στην θάλασσα να γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 9 του παρόντος Παραρτήματος.

(γ) Οι διατάξεις της δεξαμενής καταλοίπων ή ο συνδυασμός των δεξαμενών καταλοίπων, πρέπει να έχουν την αναγκαία χωρητικότητα για συγκράτηση των καταλοίπων πετρελαίου και ακάθαρτου έρματος, τα οποία παράγονται κατά την πλύση των δεξαμενών. Η συνολική χωρητικότητα της δεξαμενής ή των δεξαμενών καταλοίπων δεν πρέπει να είναι μικρότερη από το 3% της σε πετρέλαιο μεταφορικής ικανότητας των πλοίων, εκτός αν η Αρχή μπορεί να δεχθεί:

(ι) Το 2% για τα πετρελαιοφόρα εκείνα, που οι διατάξεις πλύσης των δεξαμενών είναι τέτοιες, ώστε όταν η δεξαμενή ή δεξαμενές καταλοίπων πληρωθούν με νερό που χρησιμοποιείται για την πλύση, η ποσότητα αυτή να επαρκεί για την εργασία αυτή, καθώς και για τη λειτουργία των τζιφαριών που λειτουργούν με νερό σε περίπτωση που το πλοίο διαθέτει, χωρίς να χρειάζεται να διοχετευθεί στο σύστημα πρόσθετη ποσότητα νερού.

(ιι) το 2% σε περίπτωση που υπάρχουν δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος (SBT) ή δεξαμενές καθαρού έρματος (CBT), σύμφωνα με τον κανονισμό 13 του παραρτήματος αυτού, ή σε περίπτωση που για την πλύση των δεξαμενών χρησιμοποιείται σύστημα COW, τοποθετημένο σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του καν. 13Β του ίδιου παραρτήματος. Η χωρητικότητα αυτή μπορεί να μειωθεί ακόμη στο 1,5% στα πετρελαιοφόρα εκείνα που οι διατάξεις πλύσης είναι τέτοιες ώστε όταν η δεξαμενή ή δεξαμενές καταλοίπων γεμίσουν με νερό που χρησιμοποιείται για την πλύση, η ποσότητα αυτή να επαρκεί για την εργασία αυτή, καθώς και για τη λειτουργία των τζιφαριών που λειτουργούν με νερό, σε περίπτωση που το πλοίο διαθέτει, χωρίς να χρειάζεται πρόσθετη ποσότητα νερού να διοχετευθεί στο σύστημα.

(ιιι) το 1% για τα πλοία συνδυασμένων φορτίων εφόσον το φορτίο πετρελαίου μεταφέρεται μόνο σε δεξαμενές με λεία τοιχώματα. Η χωρητικότητα αυτή μπορεί ακόμη να μειωθεί στο 0,8% σε περίπτωση που οι διατάξεις πλύσης των δεξαμενών είναι τέτοιες ώστε όταν η δεξαμενή ή δεξαμενές καταλοίπων γεμίσουν με νερό που χρησιμοποιείται για την πλύση η ποσότητα αυτή να επαρκεί για την εργασία αυτή, καθώς και για τη λειτουργία των τζιφαριών που λειτουργούν με νερό σε περίπτωση που το πλοίο διαθέτει,χωρίς να χρειάζεται πρόσθετη ποσότητα νερού να διοχετευθεί στο σύστημα. Νέα πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 70.000 τόννων και πάνω πρέπει να είναι εφοδιασμένα με δύο τουλάχιστο δεξαμενές καταλοίπων.

(δ) Οι δεξαμενές καταλοίπων θα έχουν σχεδιασθεί έτσι όσον αφορά την θέση των βαλβίδων εισαγωγής και εξαγωγής, των διαφραγμάτων ή υδροφραγμάτων, εάν υπάρχουν, ώστε ν' αποφεύγεται το πετρέλαιο ή το γαλάκτωμα να στροβιλίζεται υπερβολικά ή παρασύρεται από το ύδωρ.

(3) (α) Θα τοποθετηθεί σύστημα αυτόματης παρακολουθήσεως και ελέγχου των απορρίψεων. Για την σχεδίαση του μετρητού περιεκτικότητος πετρελαίου, που θα τοποθετείται στο σύστημα, η Αρχή θα λαμβάνει υπ' όψη τις προδιαγραφές που έχει υποδείξει ο Οργανισμός.* Συσκευή καταγραφής θα τοποθετηθεί στο σύστημα και θα παρέχει συνεχή καταγραφή της απορρίψεως σε λίτρα ανά ναυτικό μίλι και την συνολική ποσότητα που απορρίφθηκε ή την περιεκτικότητα σε πετρέλαια και τον ρυθμό της απορρίψεως. Αυτή η καταγραφή θα δύναται να πιστοποιή τον χρόνο και την ημερομηνία και θα φυλλάσσεται στα πλοία τουλάχιστον τρία έτη. Το σύστημα αυτόματης παρακολουθήσεως και ελέγχου απορρίψεως θα λειτουργεί όταν υπάρχει απόρριψη αποβλήτων από εκροή στην θάλασσα και θα εξασφαλίζει, ότι κάθε απόρριψη μίγματος πετρελαίου θα σταματά αυτόματα όταν η στιγμιαία ποσότητα της απορρίψεως του πετρελαίου υπερβαίνει το επιτρεπόμενο από τον Κανονισμό 9 (1) (α) του παρόντος

* Γίνεται μνεία στη σύσταση των Διεθνών Προδιαγραφών Εκτέλεσης και Δοκιμών για εξοπλισμό διαχωρισμού πετρελαίου/νερού και μετρητές περιεκτικότητας πετρελαίου που υιοθετήθηκαν από τον Οργανισμό με την απόφαση Α.393 (Χ).

Παραρτήματος όριο. Κάθε ανωμαλία του συστήματος αυτόματης παρακολουθήσεως και ελέγχου θα σταματά την απόρριψη και θα σημειώνεται στο Βιβλίο Πετρελαίου. Θα προβλέπεται μία εναλλακτική μέθοδος χειροκίνητη που θα μπορεί να χρησιμοποιηθή στην περίπτωση τέτοιας ανωμαλίας, αλλά η ελαττωματική μονάδα θα επισκευάζεται πριν το πετρελαιοφόρο αρχίζει το επόμενα ταξίδι με έρμα, εκτός εάν κατευθύνεται σε επισκευαστική βάση. Το σύστημα ελέγχου και παρακολούθησης της απόρριψης πετρελαίου πρέπει να μελετηθεί και να τοποθετηθεί σύμφωνα με τις οδηγίες και προδιαγραφές των συστημάτων ελέγχου και παρακολούθησης απόρριψης πετρελαίου που προορίζονται για πετρελαιοφόρα που καταρτίσθηκαν από τον Οργανισμό**. Οι Αρχές μπορούν να αποδέχονται ειδικές διατάξεις όπως με λεπτομέρεια περιέχονται στις οδηγίες και προδιαγραφές.

(β) Αποτελεσματικοί ανιχνευτές της διαχωριστικής επιφανείας πετρελαίου/ύδατος εγκεκριμένοι από την Αρχή θα υπάρχουν για ένα σύντομο και ακριβή προσδιορισμό της διαχωριστικής επιφάνειας ύδατος/πετρελαίου στις δεξαμενές καταλοίπων και θα είναι διαθέσιμοι για χρήση σε άλλες δεξαμενές, όπου ο διαχωρισμός πετρελαίου/ύδατος είναι κατορθωτός και απ' όπου πρόκειται να απορριφθούν κατάλοιπα απ' ευθείας στην θάλασσα.

(γ) Οδηγίες για την λειτουργία του συστήματος θα υπάρχουν, σύμφωνα με εγχειρίδιο λειτουργίας εγκεκριμένα από την Αρχή. Θα καλύπτουν λειτουργίες τόσον αυτόματες όσο και χειροκίνητες και θα έχουν σκοπό την εξασφάλιση, ότι σε καμμιά περίπτωση δεν θα απορριφθή πετρέλαιο παρά μόνο σύμφωνα με τις συνθήκες που καθορίζονται στον Κανονισμό 9 του παρόντος Παραρτήματος***.

(4) Οι διατάξεις των παραγράφων (1), (2) και (3) του παρόντος Κανονισμού δεν θα εφαρμόζονται σε πετρελαιοφόρα ολικής χωρητικότητας κάτω των 150 κόρων, για τα οποία ο έλεγχος της απορρίψεως πετρελαίου κατά τον Κανονισμό 9 του παρόντος Παραρτήματος θα γίνεται με την κατακράτηση του πετρελαίου στο πλοίο και εν συνεχεία την απόρριψη όλων των ακάθαρτων αποπλυμάτων στις εγκαταστάσεις υποδοχής. Η ολική ποσότητα του πετρελαίου και του ύδατος που χρησιμοποιήθηκε για καθαρισμό και μεταφέρθηκε στην δεξαμενή καταλοίπων αναφέρεται στο Βιβλίο Πετρελαίου. Αυτή η ολική ποσότητα θα απορρίπτεται στις εγκαταστάσεις υποδοχής, εκτός εάν επαρκείς διατάξεις εξασφαλίζουν, ότι κάθε ποσότης αποβλήτων που επιτρέπεται να απορριφθεί στην θάλασσα, παρακολουθείται αποτελεσματικά, ώστε να εξασφαλίζεται ότι συμμορφώνεται με τις διατάξεις του Κανονισμού 9 του παρόντος Παραρτήματος.

(5) (α) Η Αρχή μπορεί να εξαιρέσει, από τις απαιτήσεις των παραγράφων (1), (2) και (3) του κανονισμού αυτού κάθε δεξαμενόπλοιο που εκτελεί αποκλειστικά ταξίδια 72 ωρών ή μικρότερα και μέσα σε 50 μίλια από την πλησιέστερη ακτή, με την προϋπόθεση ότι το δεξαμενόπλοιο εκτελεί αποκλειστικά ταξίδια μεταξύ λιμανιών ή σταθμών ενός κράτους μέλους της σύμβασης αυτής. Κάθε τέτοια εξαίρεση θα υπόκειται στην απαίτηση ότι το δεξαμενόπλοιο θα πρέπει να κρατεί επ' αυτού όλα τα πετρελαιοειδή μίγματα και στη συνέχεια να τα παραδίνει στις ευκολίες υποδοχής, που σύμφωνα με απόφαση της Αρχής είναι διαθέσιμες και επαρκείς για την παραλαβή τέτοιων πετρελαιοειδών μιγμάτων.

(β) Η Αρχή μπορεί να εξαιρέσει από τις απαιτήσεις της παραγράφου (3) αυτού του κανονισμού για δεξαμενόπλοια άλλα εκτός από εκείνα που αναφέρονται στην υποπαράγραφο (α) της παραγράφου αυτής, σε περιπτώσεις που:

(ι) το δεξαμενόπλοιο είναι υπάρχον 40.000 τόννων νεκρού βάρους και πάνω, όπως αναφέρεται στον κανονισμό 13Γ (1) του παραρτήματος αυτού, το οποίο εκτελεί ειδικά ταξίδια και τηρεί τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στον κανονισμό 13Γ (2) ή

(ιι) το δεξαμενόπλοιο απασχολείται αποκλειστικά σε μία ή περισσότερες από τις παρακάτω περιπτώσεις ταξιδιών:

(1) ταξίδια μέσα σε ειδικές περιοχές, ή

(2) ταξίδια μέσα σε 50 μίλια από την πλησιέστερη ακτή, εκτός ειδικών περιοχών, όπου το δεξαμενόπλοιο απασχολείται:

(α.α) σε ταξίδια μεταξύ λιμανιών και σταθμών κράτους μέλους της σύμβασης αυτής, ή

(β.β) σε περιορισμένα ταξίδια όπως προσδιορίζονται από της Αρχής διάρκειας 72 ωρών ή μικρότερης με την προϋπόθεση ότι συμμορφώνεται με τις εξής συνθήκες:

(3) όλα τα πετρελαιοειδή μίγματα κρατούνται στο πλοίο και στη συνέχεια παραδίνονται σε ευκολίες υποδοχής,

(4) για τα ταξίδια που καθορίζονται στην υποπαράγραφο (β) (ιι) (2) της παραγράφου αυτής, η Αρχή αποφασίζει ότι οι ευκολίες υποδοχής είναι επαρκείς για την παραλαβή των πετρελαιοειδών μιγμάτων στα λιμάνια φόρτωσης ή σταθμούς που το δεξαμενόπλοιο προσεγγίζει,

(5) στο διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης από πετρέλαιο, εφόσον απαιτείται, οπισθογραφείται για το γεγονός ότι το πλοίο απασχολείται αποκλειστικά σε ταξίδια μιας ή περισσοτέρων κατηγοριών, όπως αυτές καθορίζονται στις υποπαραγράφους (β) (ιι) (1) και (β) (ιι) (2) (β β) της παραγράφου αυτής, και

(6) η ποσότητα, η ημερομηνία και το λιμάνι παράδοσης καταχωρούνται στο βιβλίο πετρελαίου.

(6) Εάν κατά την άποψη του Οργανισμού, εξοπλισμός που απαιτείται σύμφωνα με τον Κανονισμό 9 (1) (α) (vι) του παρόντος Παραρτήματος που ορίζεται στην υποπαράγραφο (3) (α) του παρόντος Κανονισμού δεν είναι εφικτός για παρακολούθηση της απορρίψεως ελαφρών διϋλισμένων προϊόντων (λευκών πετρελαίων) η Αρχή μπορεί να απαλλάξει της απαιτήσεως συμμορφώσεως προς αυτήν την υποχρέωση το πλοίο, υπό την προϋπόθεση ότι η απόρριψη θα επιτραπή μόνον σύμφωνα με την διαδικασία την οριζόμενη από τον Οργανισμό και η οποία θα ικανοποιεί τις διατάξεις του Κανονισμού 9 (1) (α) του παρόντος Παραρτήματος, πλην της υποχρεώσεως του να έχει σε λειτουργία ένα σύστημα αυτόματης παρακολουθήσεως και ελέγχου της απορρίψεως πετρελαίου. Ο Οργανισμός θα επανεξετάζει την διαθεσιμότητα του εξοπλισμού κατά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τους δώδεκα μήνες.

(7) Οι απαιτήσεις των παραγράφων (1), (2) και (3) του κανονισμού αυτού, δεν θα εφαρμόζονται σε πετρελαιοφόρα που μεταφέρουν άσφαλτο ή άλλα προϊόντα που υπόκεινται στις διατάξεις του παραρτήματος αυτού, τα οποία λόγω των φυσικών τους ιδιοτήτων εμποδίζουν τον αποτελεσματικό διαχωρισμό και παρακολούθηση. Ο έλεγχος της απόρριψης των ουσιών αυτών σύμφωνα με τον κανονισμό 9 του παραρτήματος αυτού θα πραγματοποιείται με την αποθήκευση των καταλοίπων στο πλοίο και την παράδοσή τους σε ευκολίες υποδοχής μαζί με όλα τα κατάλοιπα που προέρχονται από την πλύση.

Κανονισμός 16

Σύστημα ελέγχου και παρακολούθησης απόρριψης πετρελαίου και εξοπλισμός διαχωρισμού πετρελαίου/νερού και συσκευή φίλτρου.

(1) Κάθε πλοίο 400 κόρων ολικής χωρητικότητας (κοχ) και πάνω αλλά μικρότερο από 10.000 κοχ θα εφοδιάζεται με συσκευή διαχωριστήρα πετρελαίου/νερού (συσκευή των 100 PPM), που θα συμμορφώνεται με τις διατάξεις της παραγράφου (6) του κανονισμού αυτού. Κάθε πλοίο το οποίο μεταφέρει μεγάλες ποσότητες καυσίμου πετρελαίου θα συμμορφώνεται με την παράγραφο (2) του κανονισμού αυτού ή την παράγραφο (1) του κανονισμού 14.

(2) Κάθε πλοίο 10.000 κόρων ολικής χωρητικότητας και πάνω θα εφοδιάζεται είτε με:

(α) εξοπλισμό διαχωριστήρα πετρελαίου/νερού (συσκευή 100 PPM) σύμφωνα με την παράγραφο (6) του κανονισμού αυτού και σύστημα ελέγχου και παρακολούθησης της απόρριψης πετρελαίου σύμφωνα με την παράγραφο (5) του κανονισμού αυτού, ή

(β) εξοπλισμό φίλτρου (συσκευή 15 PPM) σύμφωνα με την παράγραφο (7) του κανονισμού αυτού.

(3) (α) Η Αρχή μπορεί να εξαιρέσει από τις απαιτήσεις των παραγράφων (1) και (2) του κανονισμού αυτού κάθε πλοίο που αποκλειστικά απασχολείται:

(ι) σε ταξίδια μέσα σε ειδικές περιοχές, ή
(ιι) σε ταξίδια μέσα σε 12 μίλια από την πλησιέστερη ακτή εκτός ειδικών περιοχών με την προϋπόθεση ότι το πλοίο:

(1) ταξιδεύει μεταξύ λιμανιών και σταθμών στην Επικράτεια κράτους μέλους της σύμβασης αυτής· ή

(2) με απόφαση της Αρχής εκτελεί περιορισμένα ταξίδια·

με την προϋπόθεση ότι όλες οι παρακάτω συνθήκες πληρούνται:

(ιιι) το πλοίο διαθέτει δεξαμενή συγκράτησης η οποία έχει επαρκή όγκο και ικανοποιεί την Αρχή, για τη συνολική συγκέντρωση στο πλοίο του πετρελαίου/νερού των υδροσυλλεκτών·

(ιυ) όλα τα νερά των υδροσυλλεκτών κρατούνται στο πλοίο και στη συνέχεια παραδίνονται σε ευκολίες υποδοχής·

(υ) η Αρχή έχει αποφασίσει την επάρκεια των ευκολιών υποδοχής για την παραλαβή των νερών των υδροσυλλεκτών σε ικανό αριθμό λιμανιών ή σταθμών που προσεγγίζει το πλοίο·

(υι) στο διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης από πετρέλαιο, εφόσον απαιτείται, γίνεται μνεία στο γεγονός ότι το πλοίο απασχολείται αποκλειστικά σε ταξίδια που καθορίζονται στην υποπαράγραφο (α) (ι) ή (α) (ιι) (2) της παραγράφου αυτής· και

(υιι) η ποσότητα, η ημερομηνία και το λιμάνι παράδοσης θα καταχωρούνται στο βιβλίο πετρελαίου.

(β) Η Αρχή θα εξασφαλίζει ότι τα πλοία κάτω από 400 κόρους ολικής χωρητικότητας (κοχ) εξοπλίζονται, όσο αυτό είναι πρακτικά δυνατό, με μέσα συγκράτησης στο πλοίο του πετρελαίου ή των πετρελαιοειδών

** Γίνεται μνεία στις οδηγίες και προδιαγραφές των συστημάτων παρακολούθησης και ελέγχου απόρριψης πετρελαίου για πετρελαιοφόρα που υιοθετήθηκαν με την απόφαση A.496 (XII).

*** Γίνεται μνεία στον «οδηγό καθαρών θαλασσών για πετρελαιοφόρα» που εκδόθηκε από το Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο και την Διεθνή Ένωση Εταιρειών Πετρελαίου.

μιγμάτων ή απόρριψης αυτών σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού 9 (1) (β) αυτού του παραρτήματος.

(4) Για τα υπάρχοντα πλοία οι απαιτήσεις των παραγράφων (1), (2) και (3) του παρόντος κανονισμού θα εφαρμοσθούν τρία έτη μετά από την ημερομηνία θέσεως σε ισχύ της παρούσης συμβάσεως.

(5) Τα συστήματα αυτόματης παρακολουθήσεως και ελέγχου της απορρίψεως πετρελαίου θα είναι τύπου εγκεκριμένου από την Αρχή. Για τη σχεδίαση του μετρητή περιεκτικότητας πετρελαίου, το οποίο θα ενσωματώνεται στο σύστημα, η Αρχή θα λαμβάνει υπόψη τις προδιαγραφές τις οποίες έχει υποδείξει ο Οργανισμός*. Συσκευή καταγραφής θα τοποθετηθεί στο σύστημα για τη συνεχή καταγραφή της περιεκτικότητας πετρελαίου σε μέρη ανά εκατομμύριο. Αυτή η καταγραφή θα δύναται να πιστοποιηθεί ως προς το χρόνο και την ημερομηνία και θα φυλλάσσεται επί τρία έτη τουλάχιστο. Το σύστημα αυτόματης παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης θα λειτουργεί, όταν απορρίπτονται απόβλητα στη θάλασσα και θα είναι έτσι ώστε να εξασφαλίζει, ότι κάθε απόρριψη μίγματος πετρελαίου θα σταματά αυτόματα αν η περιεκτικότητα πετρελαίου των αποβλήτων υπερβαίνει το επιτρεπόμενο από το κανονισμό 9 (1) (β) του παρόντος παραρτήματος όριο. Κάθε ανωμαλία του συστήματος αυτόματης παρακολουθήσεως και ελέγχου της απορρίψεως θα σταματά την απόρριψη και θα σημειώνεται στο βιβλίο πετρελαίου. Η μονάδα που υπέστη βλάβη επισκευάζεται πριν το πλοίο αρχίσει το επόμενο ταξίδι του, εκτός αν κατευθύνεται προς επισκευαστική βάση. Τα υπάρχοντα πλοία θα συμμορφώνονται με όλες τις διατάξεις που περιέχονται ανωτέρω εκτός από τη διακοπή της απορρίψεως που μπορεί να γίνει χειροκίνητα.

(6) Η συσκευή διαχωριστήρα πετρελαίου/νερού που αναφέρεται στις παραγράφους (1) και (2) (α) θα είναι τύπου εγκεκριμένου από την Αρχή και θα είναι κατά τέτοιο τρόπο κατασκευασμένη ώστε να εξασφαλίζεται ότι κάθε μίγμα πετρελαίου που απορρίφθηκε στη θάλασσα αφού περάσει από το σύστημα θα έχει περιεκτικότητα σε πετρέλαιο όχι μεγαλύτερη από 100 μέρη ανά εκατομμύριο. Για τη σχεδίαση αυτών των συσκευών η Αρχή θα λάβει υπόψη τις προδιαγραφές τις οποίες έχει υποδείξει ο Οργανισμός.*

(7) Το σύστημα διϋλίσεως του πετρελαίου που αναφέρεται στην παράγραφο (2) (β) του παρόντος κανονισμού θα είναι τύπου εγκεκριμένου από την Αρχή και θα έχει σχεδιασθεί κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να δέχεται την απόρριψη από την συσκευή διαχωριστήρα και να παράγει απόβλητα των οποίων η περιεκτικότητα σε πετρέλαιο να μην υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο. Θα εφοδιάζεται, με προειδοποιητική συσκευή που θα ενεργοποιείται όταν αυτό το επίπεδο δεν μπορεί να διατηρηθεί. Για τη σχεδίαση των συσκευών αυτών η Αρχή θα λάβει υπόψη τις προδιαγραφές τις οποίες έχει υποδείξει ο Οργανισμός.* Στην περίπτωση πλοίων κάτω των 10.000 κόρων ολικής χωρητικότητας, εκτός εκείνων που μεταφέρουν μεγάλες ποσότητες πετρελαίου καυσίμου ή εκείνων που απορρίπτουν τα σεντινόνερα σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 10 (3) (β), τα οποία είναι εφοδιασμένα με σύστημα φίλτρου αντί της συσκευής διαχωριστήρα πετρελαίου/νερού, οι απαιτήσεις για συσκευή προειδοποίησης κινδύνου θα εφαρμόζονται όσο αυτό είναι πρακτικά δυνατό και εφικτό.

Κανονισμός 17

Δεξαμενές καταλοίπων πετρελαίου (Κατακαθημάτων).

(1) Κάθε πλοίο 400 κόρων ολικής χωρητικότητος και άνω θα εφοδιάζεται με μία δεξαμενή ή δεξαμενές επαρκούς χωρητικότητος, λαμβανομένου υπ' όψη του τύπου της μηχανής και την διάρκεια του ταξειδίου για να δέχεται τα κατάλοιπα πετρελαίου (κατακαθήματα) τα οποία δεν μπορούν να διατεθούν διαφορετικά σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος, όπως είναι αυτά που προκύπτουν από τον καθαρισμό καυσίμου πετρελαίου και λιπαντικών και από διαρροές πετρελαίου χώρων μηχανής.

(2) Στα νέα πλοία τέτοιες δεξαμενές θα σχεδιάζονται και θα κατασκευάζονται κατά τέτοια τρόπο ώστε να διευκολύνουν τον καθαρισμό τους και να εκφορτώνουν τα κατάλοιπα σε εγκαταστάσεις υποδοχής. Τα υπάρχοντα πλοία θα συμμορφώνονται με αυτή την απαίτηση, όσον είναι εύλογο και πρακτικό.

Κανονισμός 18

Αντλητικά Συστήματα, Σωληνώσεις και εγκαταστάσεις απορρίψεως των πετρελαιοφόρων.

(1) Κάθε πετρελαιοφόρο θα διαθέτει στις δύο πλευρές του καταστρώματος σημεία απόρριψης που θα συνδέονται με τις ευκολίες υποδοχής για την παράδοση του ακάθαρτου έρματος ή του νερού που περιέχει πετρέλαιο.

(2) Σε κάθε πετρελαιοφόρο, τα δίκτυα σωληνώσεων για την απόρριψη στη θάλασσα θαλασσοέρματος ή νερού που περιέχει πετρέλαιο από δεξαμενές φορτίου που μπορεί να πραγματοποιηθούν σύμφωνα με τον κανονισμό 9 ή 10 του παραρτήματος αυτού, θα καταλήγουν στο κατάστρωμα ή στην πλευρά του πλοίου πάνω από την ίσαλο που αντιστοιχεί στη μέγιστη κατάσταση ερματισμού. Διαφορετικές διατάξεις δικτύων σωληνώσεων που επιτρέπουν τη λειτουργία για τους σκοπούς των υποπαραγράφων (6) (α) έως (ε) αυτού του κανονισμού, μπορούν να γίνουν αποδεκτές.

(3) Τα νέα πετρελαιφόρα πρέπει να διαθέτουν μέσα με τα οποία επιτυγχάνεται η διακοπή της απόρριψης θαλασσέρματος ή νερού που περιέχει πετρέλαιο από δεξαμενές φορτίου, από μία θέση του καταστρώματος ή που βρίσκεται ψηλότερα ώστε να είναι δυνατή η οπτική επιτήρηση του σημείου απόρριψης που χρησιμοποιείται και αναφέρεται στη παράγραφο 1 του κανονισμού αυτού, καθώς και της απόρριψης στη θάλασσα μέσω των δικτύων σωληνώσεων που αναφέρονται στη παράγραφο (2) του ίδιου κανονισμού. Στις πιό πάνω απορρίψεις δεν περιλαμβάνονται εκείνες που πραγματοποιούνται κάτω από την ίσαλο, σύμφωνα με την παραγ. (6) αυτού του κανονισμού. Δεν απαιτείται να υπάρχουν στη θέση οπτικής επιτήρησης μέσα διακοπής της απόρριψης αν το πλοίο διαθέτει καλό σύστημα επικοινωνίας όπως τηλέφωνο, ή σύστημα ασύρματης επικοινωνίας μεταξύ των σημείων οπτικής επιτήρησης και ελέγχου της απόρριψης.

(4) Κάθε νέο πετρελαιοφόρο που απαιτείται να είναι εξοπλισμένο με δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος (SBT) ή με σύστημα πλύσης με αργό πετρέλαιο (COW), θα συμμορφώνεται με τις εξής απαιτήσεις:

(α) το δίκτυο σωληνώσεων πετρελαίου θα είναι μελετημένο και τοποθετημένο κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να περιορίζεται στο ελάχιστο η συγκράτηση πετρελαίου· και,

(β) θα υπάρχουν μέσα για την αποστράγγιση όλων των αντλιών και όλων των δικτύων σωληνώσεων φορτίου με τα πέρας της εκφόρτωσης και σε περίπτωση που χρειάζεται θα συνδέεται η συσκευή αποστράγγισης. Τα αποστραγγίσματα των αντλιών και δικτύων σωληνώσεων πρέπει να είναι δυνατό να παραδοθούν στην ξηρά ή να διοχετευθούν σε δεξαμενή καταλοίπων ή φορτίου. Για την εκφόρτωση στην ξηρά πρέπει να υπάρχει ειδικό δίκτυο σωλήνωσης μικρής διαμέτρου το οποίο και θα συνδέεται εξωτερικά των επιστομίων του σταθμού διανομής του πλοίου.

(5) Κάθε υπάρχον πετρελαιοφόρο μεταφοράς αργού πετρελαίου το οποίο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος, ή με σύστημα πλύσης με αργό πετρέλαιο ή να λειτουργεί με δεξαμενές καθαρού έρματος, θα συμμορφώνεται με τις διατάξεις της παραγράφου (4) (β) του κανονισμού αυτού.

(6) Σε κάθε πετρελαιοφόρο η απόρριψη του θαλασσέρματος ή του νερού που περιέχει πετρέλαιο από δεξαμενές φορτίου θα γίνεται πάνω από την ίσαλο πλην των εξής περιπτώσεων:

(α) Το διαχωρισμένο και καθαρό έρμα είναι δυνατό να απορριφθεί κάτω από την ίσαλο:

(ι) στα λιμάνια ή τους τερματικούς σταθμούς που βρίσκονται μακριά από τις ακτές· ή

(ιι) στη θάλασσα με βαρύτητα υπό την προϋπόθεση ότι ελέχθηκε η επιφάνεια του θαλασσοέρματος αμέσως πριν αρχίσει η απόρριψη για να διαπιστωθεί ότι αυτό δεν περιέχει πετρέλαιο.

(β) Υπάρχοντα πετρελαιοφόρα τα οποία χωρίς τροποποιήσεις, δεν μπορούν να απορρίπτουν το διαχωρισμένο έρμα πάνω από την ίσαλο είναι δυνατό να απορρίπτουν στην ανοιχτή θάλασσα έρμα κάτω από την ίσαλο εφόσον ελέγχθηκε η επιφάνεια του θαλασσέρματος πριν αρχίσει η απόρριψη για να διαπιστωθεί ότι αυτό δεν περιέχει πετρέλαιο.

(γ) Υπάρχοντα πετρελαιοφόρα τα οποία λειτουργούν με δεξαμενές καθαρού έρματος, τα οποία χωρίς τροποποιήσεις δεν μπορούν ν' απορρίπτουν πάνω από την ίσαλο θαλάσσερμα από τις δεξαμενές καθαρού έρματος είναι δυνατό να απορρίπτουν το θαλάσσερμα αυτό κάτω από την ίσαλο εφόσον η απόρριψη αυτή ελέγχεται σύμφωνα με τον κανονισμό 13Α (3) του παραρτήματος αυτού.

(δ) Κάθε πετρελαιοφόρο που ταξιδεύει μπορεί να απορρίψει με βαρύτητα κάτω από την ίσαλο το ακάθαρτο έρμα ή το νερό που περιέχει πετρέλαιο από δεξαμενές φορτίου, εκτός των δεξαμενών καταλοίπων, εφόσον έχει περάσει επαρκές χρονικό διάστημα για να επιτευχθεί ο διαχωρισμός πετρελαίου/νερού και το θαλάσσερμα εξετάσθηκε πριν αρχίσει η απόρριψη με ανιχνευτή διαχωριστικής επιφάνειας πετρελαίου/νερού που αναφέρεται στον κανονισμό 15 (3) (β) του παραρτήματος αυτού, για να διαπιστωθεί ότι το ύψος της διαχωριστικής επιφάνειας βρίσκεται σε σημείο που δεν περικλείει αυξημένο κίνδυνο βλάβης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

(ε) Σε υπάρχοντα πετρελαιοφόρα που ταξιδεύουν, το ακάθαρτο έρμα ή νερό που περιέχει πετρέλαιο από δεξαμενές φορτίου μπορεί να απορριφθεί κάτω από την ίσαλο, συνέπεια ή αντί της μεθόδου απόρριψης που αναφέρεται στην υποπαράγραφο (δ) της παραγράφου αυτής εφόσον:

ι) ποσότητα της ροής του νερού αυτού διοχετεύεται μέσω μόνιμου δίκτυου σωλήνωσης σε μία θέση του καταστρώματος ή ψηλότερα που είναι εύκολα προσιτή για να γίνεται οπτική παρατήρηση κατά τη διάρκεια της απόρριψης και

(ιι) οι διατάξεις απομάστευσης ποσότητας ροής θα πληρούν τις απαιτήσεις που έχουν καθιερωθεί από την Αρχή, και τουλάχιστον θα περιλαμβάνουν όλες τις διατάξεις των προδιαγραφών για τη μελέτη εγκατάστασης και λειτουργίας του συστήματος απομάστευσης ποσότητας ροής για τον έλεγχο των απορρίψεων που έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό.

Κανονισμός 19

Πρότυπος Σύνδεση για τους σωλήνες απορρίψεως

Για να καταστή δυνατόν οι σωλήνες των ευκολιών υποδοχής να συνδεθούν με τις σωληνώσεις απορρίψεως του πλοίου από τα προερχόμενα των διπυθμένων του μηχανοστασίου κατάλοιπα και οι δύο σωλήνες θα έχουν πρότυπο σύνδεσμον απορρίψεως σύμφωνα με τον ακόλουθο πίνακα:

* Γίνεται μνεία στη σύσταση των Διεθνών προδιαγραφών Εκτέλεσης και Δοκιμών για εξοπλισμό διαχωρισμού πετρελαίου/νερού και μετρητές περιεκτικότητας πετρελαίου που υιοθετήθηκαν από τον Οργανισμό με την απόφαση Α.393 (Χ).

ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΑΡΕΜΒΥΣΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΣΩΛΗΝΕΣ ΑΠΟΡΡΙΨΕΩΣ

Περιγραφή	Διαστάσεις
Εξωτερική διάμετρος	215 mm
Εσωτερική διάμετρος	Σύμφωνα με την εξωτερική διάμετρο του σωλήνα
Διάμετρος μήκους κοχλιών	183 mm
Εγκοπές στο παρέμβυσμα (φλάντζα)	6 οπές διαμέτρου 22mm που απέχουν εξ ίσου επί του κύκλου κοχλιών ως ανωτέρω χαραγμένες μέχρι της περιφερείας του παρεμβύσματος το πλάτος της εγκοπής θα είναι 22 mm
Πάχος παρεμβύσματος	20 mm
Κοχλίες και περικόχλια: ποσότητες & διάμετροι	6 οπές διαμέτρου 20 mm η κάθε μία και καταλλήλου μήκους

Το παρέμβυσμα θα είναι σχεδιασμένο για σωλήνες μεγίστης εσωτερικής διαμέτρου 125 mm και θα είναι από χάλυβα ή από ισοδύναμο υλικό με επίπεδη επιφάνεια. Αυτό το παρέμβυσμα με σαλαμάστρα από υλικό ανθεκτικό στο πετρέλαιο θα είναι κατάλληλο για πίεση λειτουργίας 6 kg/cm²

Κανονισμός 20

Βιβλίο Πετρελαίου

(1) Κάθε πετρελαιοφόρο ολικής χωρητικότητας 150 κόρων και πάνω και κάθε πλοίο ολικής χωρητικότητας 400 κόρων και πάνω που δεν είναι πετρελαιοφόρο θα είναι εφοδιασμένο με βιβλίο πετρελαίου Μέρος I (εργασίες/λειτουργίες χώρου μηχανοστασίου). Κάθε πετρελαιοφόρο ολικής χωρητικότητας 150 κόρων και πάνω θα είναι επίσης εφοδιασμένο με βιβλίο πετρελαίου Μέρος II (εργασίες/λειτουργίες φορτίου/έρματος). Το (-α) βιβλίο (-α) πετρελαίου, θα αποτελούν μέρος του επίσημου ημερολογίου του πλοίου ή πρέπει να είναι του τύπου (ων) που καθορίζονται στο προσάρτημα III του παραρτήματος αυτού.

(2) Το βιβλίο πετρελαίου θα συμπληρώνεται για κάθε δεξαμενή ξεχωριστά, σε περίπτωση που λαμβάνει χώρα στο πλοίο οποιαδήποτε από τις παρακάτω εργασίες:

(α) Για τους χώρους του μηχανοστασίου (όλων των πλοίων):

(ι) ερματισμός ή καθαρισμός των δεξαμενών καυσίμων,
(ιι) απόρριψη ακάθαρτου έρματος ή νερού πλύσης από τις δεξαμενές που αναφέρονται στο (ι) της υποπαραγράφου,
(ιιι) διάθεση πετρελαιοειδών καταλοίπων (βαριά),
(ιυ) απόρριψη ή κατά διαφορετικό τρόπο διάθεση των σεντινόνερων που συσσωρεύθηκαν στους χώρους του μηχανοστασίου.

(β) Για εργασίες ερματισμού/φορτίου (πετρελαιοφόρα):

(ι) φόρτωση φορτίου πετρελαίου,
(ιι) εσωτερική μεταφορά φορτίου πετρελαίου κατά τη διάρκεια ταξιδιού,
(ιιι) εκφόρτωση φορτίου πετρελαίου,
(ιυ) ερματισμός των δεξαμενών φορτίου και των δεξαμενών καθαρού έρματος,
(υ) καθαρισμός των δεξαμενών φορτίου, περιλαμβανομένης και της πλύσης με αργό πετρέλαιο,
(υι) απόρριψη έρματος εκτός εκείνου που τοποθετείται στις δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος,
(υιι) απόρριψη έρματος από τις δεξαμενές καταλοίπων,
(υιιι) κλείσιμο όλων των σχετικών επιστομίων ή παρόμοιων μηχανισμών μετά το πέρας των εργασιών απόρριψης των δεξαμενών καταλοίπων,
(ιχ) κλείσιμο των απαραίτητων επιστομίων για την απομόνωση των δεξαμενών καθαρού έρματος από τις γραμμές φορτίου και αποστράγγισης μετά το πέρας των εργασιών απόρριψης από τις δεξαμενές καταλοίπων,
(χ) διάθεση των καταλοίπων.

(3) Σε περίπτωση τέτοιων απορρίψεων πετρελαίου ή μίγματος πετρελαίου, όπως αναφέρεται στον Κανονισμό 11 του παρόντος Παραρτήματος ή στην περίπτωση τυχαίας ή άλλης εξαιρετικής απορρίψεως πετρελαίου, που δεν εξαιρείται από τον παρόντα Κανονισμό θα γίνει έκθεση στο Βιβλίο Πετρελαίου των περιστατικών και των αιτίων της απορρίψεως.

(4) Κάθε λειτουργία που περιγράφεται στην παράγραφο (2) του παρόντος Κανονισμού θα αναφέρεται πλήρως χωρίς καθυστέρηση στο Βιβλίο Πετρελαίου με τρόπο ώστε να συμπληρωθούν όλες οι εγγραφές που απαιτούνται για αυτήν την συγκεκριμένη λειτουργία. Κάθε εργασία που ολοκληρώθηκε θα υπογράφεται από τον αξιωματικό ή αξιωματικούς που φέρουν την ευθύνη των εργασιών και κάθε σελίδα που συμπληρώθηκε θα υπογράφεται από τον πλοίαρχο. Οι εγγραφές στο Βιβλίο Πετρελαίου θα είναι στην επίσημη γλώσσα του Κράτους, την σημαία του οποίου φέρει το πλοίο, για πλοία δε που έχουν Διεθνές Πιστοποιητικό Αποφυγής Ρυπάνσεως από πετρέλαιο και στα Αγγλικά ή τα Γαλλικά. Οι εγγραφές στην επίσημη εθνική γλώσσα του Κράτους, την σημαία του οποίου φέρει το πλοίο θα επικρατούν, σε περίπτωση αμφισβητήσεως ή ασυμφωνίας.

(5) Το Βιβλίο Πετρελαίου θα φυλάσσεται σε κατάλληλο μέρος, ώστε να είναι αμέσως διαθέσιμο κατά πάντα χρόνο και θα κρατείται επί του πλοίου εκτός της περιπτώσεως πλοίων, χωρίς πλήρωμα υπό ρυμούλκηση. Θα διατηρείται επί μία περίοδο τριών ετών μετά την τελευταία εγγραφή.

(6) Η αρμόδια Αρχή της Κυβερνήσεως του Μέρους της Συμβάσεως μπορεί να επιθεωρήσει το Βιβλίο Πετρελαίου κάθε πλοίου στο οποίο εφαρμόζεται το παρόν Παράρτημα ενώ το πλοίο ευρίσκεται σε λιμάνι ή σταθμούς μακριά από την ακτή και μπορεί να λαμβάνει αντίγραφο κάθε εγγραφής σ' αυτό το βιβλίο και μπορεί να απαιτήσει από τον Πλοίαρχο του πλοίου να επικυρώσει το ακριβές του αντιγράφου αυτής της καταγραφής. Κάθε αντίγραφο που γίνεται έτσι και έχει επικυρωθεί από τον Πλοίαρχο ως ακριβές αντίγραφο μιας εγγραφής στο βιβλίο πετρελαίου θα γίνεται αποδεκτό σε κάθε δικαστική διαδικασία σαν μαρτυρία των γεγονότων που εκθέτονται στην εγγραφή. Η επιθεώρηση ενός Βιβλίου Πετρελαίου και η λήψη του επικυρωθέντος αντιγράφου από την αρμόδια Αρχή σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο θα εκτελείται όσον το δυνατό ταχύτερα, χωρίς να προκαλεί στο πλοίο αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

(7) Για τα πετρελαιοφόρα ολικής χωρητικότητας κάτω από 150 κόρους, που λειτουργούν σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του κανονισμού 15 (4) του παραρτήματος αυτού κατάλληλο βιβλίο πετρελαίου πρέπει να καθιερωθεί από την Αρχή.

Κανονισμός 21

Ειδικές απαιτήσεις για εγκαταστάσεις πλωτών ή σταθερών γεωτρυπάνων και άλλες πλωτές εξέδρες.

Σταθερά ή πλωτά γεωτρύπανα, όταν απασχολούνται για την εξερεύνηση, εκμετάλλευση και τις σχετικές λειτουργίες μακριά από την ακτή, του ορυκτού πλούτου του βυθού της θάλασσας, θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος που εφαρμόζονται σε πλοία 400 κόρων ολικής χωρητικότητος και άνω, που δεν είναι δεξαμενόπλοια και εκτός αυτού:

(α) θα εφοδιασθούν, όσον είναι δυνατό με τις εγκαταστάσεις, που απαιτούνται από τους Κανονισμούς 16 και 17 του παρόντος Παραρτήματος·

(β) θα καταγράφουν όλες τις εργασίες των απορρίψεων που περιλαμβάνουν πετρέλαιο ή μίγματα πετρελαίου με τρόπο εγκεκριμένον από την Αρχή και

(γ) σε κάθε ειδική περιοχή και σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 11 του παρόντος Παραρτήματος, η απόρριψη στην θάλασσα πετρελαίου ή μίγματος πετρελαίου θ' απαγορεύεται, εκτός εάν η περιεκτικότης των αποβλήτων σε πετρέλαιο, χωρίς διάλυση δεν θα υπερβαίνει τα 15 μέρη στο εκατομμύριο.

(δ) Εκτός ειδικών περιοχών και σε απόσταση μεγαλύτερη από 12 μίλια από την πλησιέστερη ακτή και έχοντας υπόψη τις διατάξεις του κανονισμού 11 του παραρτήματος αυτού, η απόρριψη στη θάλασσα από τέτοια σταθερά γεωτρύπανα και πλωτές εξέδρες πετρελαίου ή μιγμάτων αυτού θα απαγορεύεται, εκτός εάν η περιεκτικότητα σε πετρέλαιο της απόρριψης χωρίς διάλυση δεν υπερβαίνει τα 100 μέρη στο εκατομμύριο (PPM), πλην της περιπτώσεως που υπάρχουν κατάλληλοι εθνικοί κανονισμοί οι οποίοι είναι αυστηρότεροι. Στην περίπτωση αυτή θα εφαρμόζονται οι υφιστάμενοι εθνικοί κανονισμοί.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΟΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΟΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΕΚ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΑΠΟ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΖΗΜΙΩΝ ΕΙΣ ΤΑ ΠΛΕΥΡΑ ΚΑΙ ΤΟΝ ΠΥΘΜΕΝΑ

Κανονισμός 22

Υποθετικές βλάβες

(1) Προς τον σκοπό της μετρήσεως της υποθετικής εκροής πετρελαίου από πετρελαιοφόρο λαμβάνονται υποθετικές ως κατωτέρω τρεις διαστάσεις της εκτάσεως της ζημιάς επί παραλληλεπιπέδου με έδρες τα πλευρά και τον πυθμένα του πλοίου. Στην περίπτωση ζημιών του πυθμένος δύο καταστάσεις μπορούν να ληφθούν ότι εφαρμόζονται ανεξάρτητα η μία της άλλης στα αναφερόμενα τμήματα δεξαμενοπλοίου.

(α) *Πλευρική βλάβη*

(ι) διαμήκης έκταση (l_c): $\frac{1}{3}L^{\frac{2}{3}}$ ή 14,5 μέτρα, οποιαδήποτε είναι μικρότερη

(ιι) εγκάρσια έκταση (t_c): $\frac{B}{5}$ ή 11,5 μέτρα, οποιαδήποτε είναι μικρότερη

(εσωτερικά από τις πλευρές του πλοίου κάθετα στον κεντρικό άξονα του πλοίου στο επίπεδο το οποίο αντιστοιχεί το υπολογισθέν θερινό έξαλον βύθισμα)

(ιιι) Κατακόρυφη έκταση (V_c): από την γραμμή βάσεως προς τα άνω χωρίς όρια

(β) Βλάβη πυθμένος

	Για 0,3 L από την πρωραία κατακόρυφο κόρυφο του πλοίου	Από οποιοδήποτε άλλο μέρος του πλοίου
(ι) Διαμήκης έκταση (l_s):	$\frac{L}{10}$	$\frac{L}{10}$ ή 5 μέτρα οποιοδήποτε είναι μικρότερο
(ιι) Εγκαρσία έκταση (t_s):	$\frac{B}{6}$ ή 10 μέτρα οποιοδήποτε είναι μικρότερο αλλά όχι μικρότερο από 5 μέτρα	5 μέτρα
(ιιι) Κατακόρυφος έκταση από την γραμμή βάσεως (V_s)	$\frac{B}{15}$ ή 6 μέτρα οποιοδήποτε είναι μικρότερο	

(2) Οπουδήποτε εμφανίζονται στο παρόν Κεφάλαιο τα σύμβολα, που έχουν δοθεί στον παρόντα Κανονισμό, θα έχουν την έννοια, που έχει προσδιορισθεί από τον Κανονισμό.

Κανονισμός 23

Υποθετική εκροή πετρελαίου

(1) Η υποθετική εκροή πετρελαίου εις την περίπτωση πλευρικής βλάβης (O_c) και βλάβης πυθμένος (O_s) θα υπολογισθεί επί τη βάσει των κατωτέρω τύπων όσον αφορά τα διαμερίσματα που έχουν υποστή ρήγμα από την βλάβη σε όλες τις λογικά πιθανές θέσεις, κατά μήκος του πλοίου και σε έκταση, που καθορίζεται από τον Κανονισμό 22 του παρόντος Παραρτήματος.

(α) Πλευρικές βλάβες:

$O_c = \Sigma W_i + \Sigma K_i C_i$ (I)

(β) Βλάβες πυθμένος:

$O_s = 1/3 (\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i)$ (II)

όπου: W_i = όγκος πλευρικών δεξαμενών σε κυβικά μέτρα, που υποτίθεται ότι έχουν υποστή ρήγμα από την βλάβη, όπως προσδιορίζεται από τον Κανονισμό 22 του παρόντος Παραρτήματος· W_i για διαχωρισμένες δεξαμενές έρματος, μπορεί να θεωρηθεί ίσον προς το μηδέν,

C_i = όγκος κεντρικών δεξαμενών εις κυβικά μέτρα, που υποτίθεται ότι έχουν υποστή ρήγμα από την βλάβη, όπως προσδιορίζεται από τον Κανονισμό 22 του παρόντος Παραρτήματος, C_i για διαχωρισμένες δεξαμενές έρματος, μπορεί να θεωρηθεί, ίσον προς το μηδέν,

$K_i = 1 - \frac{b_i}{t_c}$ όταν το b_i είναι μεγαλύτερο ή ίσον από το t_c, το K_i θα λαμβάνεται ίσον προς το μηδέν,

$Z_i = 1 - \frac{h_i}{V_s}$ όταν το h_i είναι ίσο ή μεγαλύτερο από το V_s, το Z_i θα λαμβάνεται ίσον προς το μηδέν.

b_i = πλάτος των υπό θεώρηση πλευρικών δεξαμενών σε μέτρα που μετρούνται εσωτερικά από την πλευρά του πλοίου, κάθετα στην κεντρική γραμμή σε επίπεδο που αντιστοιχεί στο υπολογισθέν ύψος εξάλων θέρους.

h_i = ελάχιστο ύψος των υπό θεώρηση δεξαμενών διπυθμένων σε μέτρα, όπου δεν υπάρχουν δεξαμενές διπυθμένων το h_i θα λαμβάνεται ίσον προς το μηδέν.

Οπουδήποτε εμφανίζονται στο παρόν Κεφάλαιο σύμβολα, που έχουν δοθεί στην παρούσα παράγραφο, θα έχουν την έννοια, που έχει προσδιορισθεί από το παρόντα Κανονισμό.

(2) Εάν ένας κενός χώρος ή διαχωρισμένη δεξαμενή έρματος μήκους μικρότερου του l_c, όπως ορίζεται εις τον Κανονισμό 22 του παρόντος Παραρτήματος, είναι τοποθετημένη μεταξύ των πλευρικών δεξαμενών πετρελαίου, το O_c στον τύπο (I) μπορεί να υπολογισθεί με βάση ότι το W_i είναι ο πραγματικός όγκος μιας τέτοιας δεξαμενής (όπου αυτές έχουν ίση χωρητικότητα) ή της μικρότερης από τις δύο δεξαμενές (εάν διαφέρει η χωρητικότητά τους) που ευρίσκεται παραπλεύρως σε τέτοιους χώρους, πολλαπλασιασμένη με S_i όπως ορίζεται παρακάτω και λαμβάνοντας για όλες τις άλλες πλευρικές δεξαμενές που έχουν επηρεασθεί από την σύγκρουση, την τιμή του πραγματικού πλήρους όγκου.

$$S_i = 1 - \frac{l_i}{l_c}$$

όπου l_i = μήκος σε μέτρα του υπό θεώρηση κενού χώρου ή διαχωρισμένης δεξαμενής φορτίου.

(3) (α) Πίστωση θα δίνεται μόνο αναφορικά με τις δεξαμενές διπυθμένων που είναι είτε άδειες είτε μεταφέρουν καθαρό ύδωρ, όταν το φορτίο μεταφέρεται σε δεξαμενές που βρίσκονται πάνω απ' αυτές.

(β) Όπου το διπύθμενο δεν εκτείνεται καθ' όλο το μήκος και το πλάτος της αναφερομένης δεξαμενής, το διπύθμενο θεωρείται, ότι δεν υπάρχει και ο όγκος των δεξαμενών πάνω από την περιοχή που έχει γίνει η βλάβη του πυθμένα θα περιληφθή στο τύπο (II) ακόμη και αν η δεξαμενή δεν θεωρείται ότι έχει υποστή ρήγμα λόγω της υπάρξεως τέτοιων μερικών διπυθμένων.

(γ) Τα φρεάτια αναρροφήσεως μπορούν να αγνοηθούν στον προσδιορισμό της τιμής h_i υπό τον όρον ότι, τα φρεάτια αναρροφήσεως δεν καταλαμβάνουν μεγάλη επιφάνεια και εκτείνονται κάτω από την δεξαμενή σε ελάχιστη απόσταση και σε καμμιά περίπτωση μεγαλύτερη από το ήμισυ του ύψους του διπυθμένου. Εάν το ύψος ενός τέτοιου φρεατίου υπερβαίνει το ήμισυ του διπυθμένου το h_i θα λαμβάνεται ίσο με το ύψος των διπυθμένων μείον το ύψος του φρεατίου.

Εάν έχει εγκατασταθεί εντός των διπυθμένων σύστημα σωληνώσεων που εξυπηρετεί τέτοιο φρεάτια, θα περιλαμβάνει επιστόμιο ή άλλες διατάξεις κλεισίματος, τοποθετημένες στο σημείο που ενώνεται με την δεξαμενή που εξυπηρετεί, για ν' αποφεύγεται η εκροή πετρελαίου σε περίπτωση βλάβης του συστήματος σωληνώσεων. Αυτές οι σωληνώσεις θα εγκατασταθούν όσον το δυνατόν υψηλότερον από τον πυθμένα του πλοίου. Τα επιστόμια θα μένουν κλειστά κατά την διάρκεια του ταξειδίου, εφ' όσον η δεξαμενή περιέχει φορτίο πετρελαίου, εκτός από τις περιπτώσεις που υπάρχει ανάγκη μεταφοράς φορτίου για την διόρθωση της διαγωγής του πλοίου.

(4) Στην περίπτωση που βλάβη του πυθμένος συμπεριλαμβάνει συγχρόνως τέσσερις κεντρικές δεξαμενές, ο όγκος O_s δύναται να υπολογισθεί σύμφωνα με τον τύπο

$O_s = 1/4 (\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i)$ (III)

(5) Η Αρχή μπορεί να πιστώσει σον μείωση της εκροής του πετρελαίου στην περίπτωση βλάβης του πυθμένος, εάν υπάρχει σύστημα μεταφοράς φορτίου με υψηλή αναρρόφηση ανάγκης σε κάθε δεξαμενή φορτίου, που μπορεί να μεταφέρει πετρέλαιο από μία δεξαμενή ή δεξαμενές που υπέστησαν ρήγμα σε διαχωρισμένες δεξαμενές έρματος ή σε διαθέσιμες δεξαμενές φορτίου με πρόσθετη χωρητικότητα, εάν μπορεί να θεωρηθεί βέβαιο, ότι αυτές οι δεξαμενές θα έχουν αρκετή επί πλέον χωρητικότητα. Πίστωση σε τέτοιο σύστημα θα καθορίζεται από την ικανότητα μεταφοράς πετρελαίου εντός δύο ωρών χρόνου λειτουργίας ίσον με το ήμισυ της μεγαλύτερης ενεχομένης διαρραγείσης δεξαμενής και από την δυνατότητα διαθέσεως ισοδυνάμου ποσότητος δεξαμενών έρματος ή φορτίου, που θα το δεχθούν. Η πίστωση θα περιορίζεται στον επιτρεπόμενο υπολογισμό Os σύμφωνα προς τον (III). Οι σωλήνες αυτών των αναρροφήσεων θα είναι τοποθετημένες τουλάχιστον σε ύψος όχι λιγότερο από την κατακόρυφο έκταση της βλάβης V_s. Η Αρχή θα εφοδιάζει τον Οργανισμό με τις πληροφορίες που αναφέρονται στις διατάξεις που έχει αποδεχθεί για την ενημέρωση των άλλων Μερών της Συμβάσεως.

Κανονισμός 24

Όρια του μεγέθους και διάταξις των δεξαμενών φορτίου

(1) Κάθε νέο πετρελαιοφόρο θα συμμορφώνεται με τους όρους του παρόντος Κανονισμού. Κάθε υπάρχον πετρελαιοφόρο απαιτείται να συμμορφωθεί με τους όρους του παρόντος Κανονισμού μέσα σε δύο έτη από την έναρξη της ισχύος της παρούσης Συμβάσεως, εάν το πετρελαιοφόρο εμπίπτει σε μια από τις δύο κατηγορίες, που αναφέρονται κατωτέρω:

(α) εάν το πετρελαιοφόρο έχει παραληφθεί μετά την 1 Ιανουαρίου του 1977· ή

(β) εάν στο πετρελαιοφόρο εφαρμόζονται οι ακόλουθες δύο καταστάσεις:

(ι) Έχει παραληφθεί όχι αργότερα από τον Ιανουάριο του 1977· και

(ιι) το συμβόλαιο κατασκευής του έγινε μετά τον Ιανουάριο του 1974 ή σε περιπτώσεις που δεν υπάρχει συμβόλαιο κατασκευής του ενωρίτερα, η τρόπις του ετοποθετήθη ή το δεξαμενόπλοιο ευρίσκετο εις παρεμφερές στάδιο κατασκευής μετά τις 30 Ιουνίου του 1974.

(2) Οι δεξαμενές φορτίου των πετρελαιοφόρων που έχουν μέγεθος και διάταξη τέτοια ώστε η υποθετική εκροή Oc ή Os που υπολογίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 23 του παρόντος Παραρτήματος οπουδήποτε κατά μήκος του πλοίου δεν θα υπερβαίνει τα 30.000 κυβικά μέτρα ή $400 \sqrt[3]{DW}$, οποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο με μέγιστο τα 40.000 κυβικά μέτρα.

(3) Ο όγκος κάθε πλευρικής δεξαμενής πετρελαιοφόρου δεν θα υπερβαίνει τα 75% των ορίων της υποθετικής εκροής πετρελαίου που αναφέρεται στην παράγραφο (2) του παρόντος Κανονισμού. Ο όγκος κάθε κεντρικής δεξαμενής πετρελαίου δεν θα υπερβαίνει τα 50.000 κυβικά μέτρα. Εν τούτοις σε πετρελαιοφόρα με διαχωρισμένες δεξαμενές έρματος, όπως ορίζεται στον Κανονισμό 13 του παρόντος Παραρτήματος, ο επιτρεπόμενος όγκος των πλευρικών δεξαμενών πετρελαίου που ευρίσκεται μεταξύ δύο χωρισμένων δεξαμενών έρματος, κάθε μια από τις οποίες υπερβαίνει σε μήκος το l_c μπορεί να αυξηθεί στο μέγιστο όριο της υποθετικής εκροής πετρελαίου, υπό τον όρον ότι το πλάτος των πλευρικών δεξαμενών υπερβαίνει το t_c.

(4) Το μήκος κάθε δεξαμενής φορτίου δεν θα υπερβαίνει τα 10 μέτρα ή μια από τις παρακάτω τιμές, οποιαδήποτε είναι μεγαλύτερη:

(α) όπου δεν υπάρχει κατά μήκος διάφραγμα είναι:

0.1L

(β) όπου υπάρχει κατά μήκος διάφραγμα μόνο επί της κεντρικής γραμμής είναι:

0.15L

(γ) όπου υπάρχουν δύο ή περισσότερα κατά μήκος διαφράγματα είναι:

(ι) γιά τις πλευρικές δεξαμενές:

0.2L

(ιι) για τις κεντρικές δεξαμενές:

(1) εάν $\frac{b_i}{B}$ είναι μεγαλύτερο ή ίσο του 1/5:

0,2L

(2) εάν $\frac{b_i}{B}$ είναι μικρότερο από το 1/5:

— όπου δεν υπάρχει κεντρικό κατά μήκος διάφραγμα:

$(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1)L$

— όπου υπάρχει κεντρικό κατά μήκος διάφραγμα:

$(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15)L$

(5) Για να μην παραβιασθούν τα όρια του όγκου, που έχουν καθορισθεί στις παραγράφους (2), (3) και (4) του παρόντος Κανονισμού, ανεξάρτητα από τον υπάρχοντα εγκεκριμένο τύπο του συστήματος μεταγγίσεως φορτίου, βαλβίδες ή άλλες διατάξεις αποκλειαμού θα τοποθετηθούν μεταξύ των δεξαμενών, εάν αυτός ο τύπος συστήματος μεταγγίαεως φορτίου συνδέει δύο ή περιασότερες δεξαμενές πετρελαίου.
Οι βαλβίδες ή οι διατάξεις αποκλεισμού θα μένουν κλειστές κατά την διάρκεια του ταξειδιού.

(6) Οι σωληνώσεις, που διέρχονται από τις δεξαμενές φορτίου σε θέση μικρότερη του t. από τις πλευρές του πλοίου ή σε ύψος μικρότερο του v. από τον πυθμένα, θα έχουν εφοδιασθεί με επιστόμια ή άλλες διατάξεις αποκλεισμού στα σημεία που επικοινωνούν με τις δεξαμενές φορτίου. Αυτά τα επιστόμια θα μένουν κλειστά κατά την διάρκεια του ταξειδιού, εφ' όσον οι δεξαμενές περιέχουν πετρέλαιο, εκτός από την περίπτωση που καθίσταται αναγκαία μεταφορά πετρελαίου για την διόρθωση της διαγωγής του πλοίου.

Κανονισμός 25

Υποδιαίρεση και Ευστάθεια.

(1) Κάθε νέο πετρελαιοφόρο θα συμμορφώνεται με τα κριτήρια υποδιαιρέσεως και ευστάθειας έναντι βλάβης, όπως προσδιορίζονται στην παράγραφο (3) του παρόντος Κανονισμού, μετά την υποθετική βλάβη της πλευράς ή του πυθμένος, όπως προσδιορίζεται στην παράγραφο (2) του παρόντος Κανονισμού για κάθε λειτουργικό βύθισμα που αντανακλά την πραγματική μερική ή πλήρη κατάσταση φορτώσεως, που αντιστοιχεί με την διαγωγή και την αντοχή του πλοίου καθώς επίσης και τα ειδικά βάρη του φορτίου. Αυτές οι βλάβες θα πρέπει να εφαρμόζονται σ' όλες τις ενδεχόμενες θέσεις κατά μήκος του πλοίου ως εξής:

(α) σε δεξαμενόπλοια μήκους μεγαλυτέρου από 225 μέτρα σε οποιοδήποτε μέρος του μήκους του πλοίου·

(β) σε δεξαμενόπλοια μήκους μεγαλυτέρου από 150 μέτρα αλλά όχι μεγαλυτέρου από 225 μέτρα, σε οποιοδήποτε μέρος κατά μήκος του πλοίου εξαιρουμένων της πρυμναίας και της πρωραίας φρακτής, που συνορεύει με τον χώρο μηχανοστασίου τον εγκατεστημένον εις την πρύμνην. Το μηχανοστάσιο θα υπολογίζεται σαν ενιαίο κατακλύσιμο διαμέρισμα·

(γ) σε δεξαμενόπλοια, που δεν υπερβαίνουν τα 150 μέτρα σε μήκος σε οποιοδήποτε σημείο του μήκους του πλοίου, μεταξύ των διαδοχικών εγκαρσίων διαφραγμάτων, με εξαίρεση το χώρο του μηχανοστασίου. Για δεξαμενόπλοια 100 μέτρων ή λιγότερο σε μήκος, όπου όλες οι απαιτήσεις της παραγράφου (3) του παρόντος Κανονισμού δεν μπορούν να ισχύσουν, χωρίς να βλαφθούν ουσιαστικά οι λειτουργικές ιδιότητες του πλοίου, η Αρχή μπορεί να επιτρέψει απαλλαγές απ' αυτές τις απαιτήσεις.

Καταστάσεις ερματισμού, όπου το δεξαμενόπλοιο δεν μεταφέρει πετρέλαιο στις δεξαμενές φορτίου, αποκλειομένων και των οποιονδήποτε καταλοίπων πετρελαίου, δεν θα υπολογίζονται.

(2) Οι ακόλουθοι όροι, όσον αφορά την έκταση και τον χαρακτήρα της υποτιθέμενης βλάβης θα εφαρμόζονται:

(α) Πλευρική ζημιά

(ι) έκταση κατά το διάμηκες	$\frac{1}{3}(L^{\frac{2}{3}})$ ή 14,5 μέτρα όποιο από τα δύο είναι μικρότερο
(ιι) έκταση κατά το εγκάρσιο (Εσωτερικά από την πλευρά του πλοίου και κάθετα στο διάμηκες στο ύψος της γραμμής φόρτωσης θέρους)	B/5 ή 11,5 μέτρα όποιο από τα δύο είναι μικρότερο
(ιιι) κάθετη έκταση	Από τη βασική γραμμή κατασκευής των ελασμάτων του πυθμένα στο διάμηκες προς τα πάνω χωρίς όριο.

(β) Ζημία πυθμένα.

	Για 0,3L από την πλωριά κάθετο του πλοίου.	Κάθε άλλο μέρος του πλοίου
(ι) έκταση κατά το διάμηκες.	$\frac{1}{3}(L^{\frac{2}{3}})$ ή 14,5 μέτρα όποιο από τα δύο είναι μικρότερο.	$\frac{1}{3}(L^{\frac{2}{3}})$ ή 5 μέτρα όποιο από τα δύο είναι μικρότερο.
(ιι) έκταση κατά το εγκάρσιο	B/6 ή 10 μέτρα όποιο από τα δύο είναι μικρότερο.	B/6 ή 5 μέτρα όποιο από τα δύο είναι μικρότερο.
(ιιι) κάθετη έκταση.	B/15 ή 6 μέτρα, όποιο από τα δύο είναι μικρότερο μετριέται από τη βασική γραμμή κατασκευής των ελασμάτων του πυθμένα στο διάμηκες.	B/15 ή 6 μέτρα, όποιο από τα δύο είναι μικρότερο μετριέται από τη βασική γραμμή κατασκευής των ελασμάτων του πυθμένα στο διάμηκες.

(γ) Αν κάποια ζημία μικρότερης έκτασης από εκείνη της μεγίστης έκτασης που προδιαγράφεται στις υποπαραγράφους (α) και (β) της παραγράφου αυτής, μπορεί να προξενήσει δυσμενέστερη κατάσταση η ζημία αυτή πρέπει να υπολογίζεται.

(δ) Όπου η βλάβη που αναφέρεται στα εγκάρσια διαφράγματα θεωρείται, όπως προσδιορίζεται στις υποπαραγράφους (1) (α) και (β) του παρόντος Κανονισμού, εγκάρσια υδατοστεγή διαφράγματα θα τοποθετηθούν σε απόσταση τουλάχιστο ίση με την κατά μήκος έκταση της υποτιθέμενης βλάβης, που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (α) της παρούσης παραγράφου για να θεωρηθεί αποτελεσματική. Όπου εγκάρσια διαφράγματα είναι τοποθετημένα σ' απόσταση μικρότερη, ένα ή περισσότερα από αυτά τα διαφράγματα μέσα στα όρια της βλάβης θα θεωρούνται ότι δεν υπάρχουν με σκοπό τον καθορισμό των κατακλυσμένων διαμερισμάτων.

(ε) Όπου θεωρείται ότι υπάρχει βλάβη μεταξύ των διαδοχικών εγκαρσίων υδατοστεγών διαφραγμάτων, όπως προσδιορίζεται στην υποπαράγραφο (1) (γ) του παρόντος Κανονισμού, δεν θα θεωρηθούν κατεστραμμένα εγκάρσια κύρια διαφράγματα ή εγκάρσια διαφράγματα, που περιορίζουν πλευρικές δεξαμενές ή δεξαμενές διπυθμένων εκτός εάν:

(ι) Το διάστημα των διαδοχικών διαφραγμάτων είναι μικρότερο από την κατά μήκος έκταση της υποτιθέμενης βλάβης, που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (α) της παρούσης παραγράφου· ή

(ιι) υπάρχει βαθμίδα ή κοίλωμα στην εγκάρσια φρακτή μεγαλύτερο από 3.05 μέτρα μήκους, που ευρίσκεται εντός της εκτάσεως της υποτιθέμενης βλάβης. Η βαθμίδα, που σχηματίζεται από το διάφραγμα και από την οροφή της πρυμναίας δεξαμενής ζυγοσταθμίσεως δεν θα θεωρείται βαθμίδα για την εφαρμογή του παρόντος Κανονισμού.

(στ) Εάν σωλήνες αγωγοί ή σήραγγες, είναι τοποθετημένες εντός της εκτάσεως της υποτιθέμενης βλάβης, θα υπάρχουν διατάξεις με τις οποίες δεν θα είναι δυνατή η προοδευτική κατάκλυση των συνορευόντων διαμερισμάτων, εκτός εκείνων που υποτίθεται, ότι θα κατακλυσθούν για κάθε περίπτωση βλάβης.

(3) Τα πετρελαιοφόρα θα θεωρούνται, ότι ανταποκρίνονται με τα κριτήρια της ευστάθειας έναντι βλάβης, εάν συμμορφώνονται με τις ακόλουθες απαιτήσεις:

(α) Η τελική ίσαλος γραμμή, υπολογιζομένης της κλίσεως και διαγωγής, θα είναι κάτω από το χαμηλότερο άκρο οποιουδήποτε ανοίγματος, δια μέσου του οποίου λαμβάνει χώρα περαιτέρω κατάκλυσις. Τέτοια ανοίγματα θεωρούνται εξαεριστικά και ανοίγματα, που κλείνουν με στεγανές θύρες ή καλύμματα κυτών στεγανά στις καιρικές συνθήκες. Τέτοια ανοίγματα δεν θεωρούνται αυτά που κλείνουν με στεγανά καλύμματα ανθρωποθυρίδων και ανοίγματα χωρίς χείλος, μικρά στεγανά καλύμματα, ανοιγμάτων δεξαμενών φορτίου που διατηρούν καλά την ακεραιότητα του καταστρώματος, τηλεχειριζόμενες στεγανές συρόμενες πόρτες και παραφωτίδες μονίμως κλειστού τύπου.

(β) Στην τελική κατάσταση κατακλύσεως, η πλευρική κλίσις λόγω ασυμμετρίας της κατακλύσεως δεν θα υπερβαίνει τις 25 μοίρες με τον όρο ότι αυτή η γωνία μπορεί να αυξηθεί στις 30 μοίρες, εάν δεν λαμβάνει χώρα βύθισις του άκρου του καταστρώματος.

(γ) Η ευστάθεια στο τελικό στάδιο κατάκλυσης θα ερευνάται και μπορεί να θεωρηθεί επαρκής αν η καμπύλη του βραχίονα επαναφοράς έχει εύρος τουλάχιστο 20° πέραν της θέσης ισορροπίας σε συνδυασμό με τον απομένοντα βραχίονα επαναφοράς τουλάχιστο 0,1 μέτρα σε εύρος των 20°. Η επιφάνεια που περικλείεται από την καμπύλη εντός του εύρους 20° δεν πρέπει να είναι μικρότερη από 0,0175 μετροακτίνια. Απροστάτευτα ανοίγματα δεν πρέπει να βυθίζονται σ' αυτό το εύρος εκτός αν ο χώρος αυτός υποτίθεται ότι πρόκειται να κατακλυσθεί. Σ' αυτό το εύρος η βύθιση οποιουδήποτε ανοίγματος, από εκείνα που μνημονεύονται στην υποπαράγραφο (α) της παραγράφου αυτής και ανοίγματα που είναι δυνατό να κλεισθούν στεγανά, μπορεί να επιτραπεί.

(δ) Η Αρχή θα πρέπει να ικανοποιείται στο ότι η ευστάθεια είναι αρκετή κατά την διάρκεια του ενδιαμέσου σταδίου κατακλύσεως.

(ε) Διατάξεις εξισορρόπησης που απαιτούν τη χρήση μηχανικών μέσων όπως επιστόμια ή σωληνώσεις εξίσωσης στάθμης, εφόσον έχουν τοποθετηθεί, δεν θα θεωρηθούν για τη μείωση της γωνίας διατοιχισμού ή επίτευξης του ελάχιστου εύρους ευστάθειας που απομένει ότι ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις των υποπαραγράφων (α), (β) και (γ) της παραγράφου αυτής και επαρκής απομένουσα ευστάθεια θα υπάρχει κατά τη διάρκεια όλων των σταδίων που γίνεται χρήση εξισορρόπησης. Χώροι που επι-

κοινωνούν μεταξύ τους με αγωγούς μεγάλης διατομής μπορούν να θεωρηθούν ότι είναι κοινοί.

(4) Οι απαιτήσεις της παραγράφου (1) του παρόντος Κανονισμού θα επιβεβαιωθούν με υπολογισμούς που θα λάβουν υπ' όψη τα σχεδιαστικά χαρακτηριστικά του πλοίου, τις διατάξεις, την διαμόρφωση και το περιεχόμενο των βλαβέντων διαμερισμάτων, την κατατομή, το ειδικό βάρος και την επίδραση ελευθέρων επιφανειών υγρών. Οι υπολογισμοί θα βασισθούν επί των κατωτέρω:

(α) Θα υπολογισθεί κάθε άδεια ή μερικώς πληρωμένη δεξαμενή, το ειδικό βάρος των φορτίων, που περιέχονται καθώς και πιθανή εκροή υγρών από βλαβέντα διαμερίσματα.

(β) Οι διαχωρητότητες που υποθετικά λαμβάνονται για χώρους που κατακλύζονται ύστερα από ζημία θα έχουν ως εξής:

Χώρος	Διαχωρητότητα
για αποθήκες	0.60
για χώρους ενδιαίτησης	0.95
για χώρους μηχανημάτων	0.85
κενοί χώροι	0.95
- που προορίζονται για αναλώσιμα υγρά	0 έως 0,95*
- που προορίζονται για άλλα υγρά	0 έως 0,95*

(γ) Η άντωση οποιασδήποτε υπερκατασκευής κατ' ευθείαν άνωθεν της πλευράς που υπέστη βλάβην θα πρέπει να παραβλεφθεί. Τα μέρη της υπερκατασκευής που δεν έχουν κατακλυσθεί πέρα από την έκταση της βλάβης, μπορούν να ληφθούν υπ' όψη υπό τον όρον ότι είναι χωρισμένα από τα βλαβέντα μέρη με αεροστεγείς φρακτές και ότι τα άθικτα μέρη συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της υποπαραγράφου (3) (α) του παρόντος Κανονισμού. Γιγγλιμωτές υδατοστεγείς πόρτες μπορούν να γίνουν δεκτές σε υδατοστεγείς φρακτές στις υπερκατασκευές.

(δ) Η επίδραση της ελεύθερης επιφάνειας θα υπολογίζεται σε γωνία πλευρικής κλίσεως 5 μοιρών για κάθε ξεχωριστό διαμέρισμα. Η Αρχή μπορεί να απαιτήσει ή να επιτρέψει οι διορθώσεις στην ελεύθερη επιφάνεια να υπολογισθούν με μία γωνία κλίσεως μεγαλύτερη από 5 μοίρες για τις μερικώς πληρωμένες δεξαμενές.

(ε) Για τον υπολογισμό της επιδράσεως της ελεύθερης επιφάνειας για αναλώσιμα υγρά θα υποτεθεί όπως για κάθε τύπο υγρού τουλάχιστον ένα ζευγάρι ή μια μοναδική κεντρική δεξαμενή έχει ελεύθερη επιφάνεια και η δεξαμενή ή ο συνδυασμός των δεξαμενών που θα ληφθούν υπ' όψη στον υπολογισμό θα είναι αυτές που η επίδραση της ελεύθερης επιφάνειας είναι πιο μεγάλη.

(5) Ο πλοίαρχος κάθε νέου πετρελαιοφόρου και το υπεύθυνο άτομο ενός νέου πετρελαιοφόρου που δεν είναι αυτοκινούμενο στο οποίο αυτό το παράρτημα εφαρμόζεται, θα πρέπει να εφοδιάζεται μ' ένα εγκεκριμένο τύπο:

(α) πληροφοριών σχετικών με την φόρτωση και την διανομή φορτίου, που είναι απαραίτητες για να εξασφαλίσουν την συμμόρφωση με τις διατάξεις του παρόντος Κανονισμού· και

(β) στοιχείων με τα οποία αποδεικνύεται η ικανότητα του πλοίου να συμμορφωθεί με τα κριτήρια της ευστάθειας έναντι βλάβης, όπως προσδιορίζεται από τον παρόντα Κανονισμό, συμπεριλαμβανομένης και της επίδρασης των απαλλαγών, που μπορεί να εφαρμοσθούν σύμφωνα με την υποπαράγραφο (1) (γ) του παρόντος Κανονισμού.

* Η διαχωρητότητα των διαμερισμάτων που έχουν πληρωθεί μερικά θα είναι σύμφωνη με την ποσότητα του υγρού που μπορεί να τοποθετηθεί στο διαμέρισμα. Όταν η ζημία διαπερνά δεξαμενή που περιέχει υγρά, θα υποτίθεται ότι όλο το περιεχόμενο χύθηκε από το διαμέρισμα αυτό και πληροί το χώρο μέχρι τη στάθμη του τελικού επιπέδου ισορροπίας.

Προσάρτημα I

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ*

Ασφαλτούχα διαλύματα	GAS OIL
Αποθέματα από αναμίξεις	Εκ πυρολύσεως
Πισσώδη επιστρώματα οροφών	Αποθέματα αναμιξ. Βενζίνης
Υπόλειμμα ευθείας ροής	Αλκύλια - Καύσιμο
Πετρέλαια	Επανεξεργασθέντα
Εξευγενισμένα	Πολυμερή - Καύσιμο
Ακατέργαστα	Βενζίνες
Μίγματα που περιέχουν ακατέργαστο	Βενζίνη φυσική
(ορυκτό) πετρέλαιο	Βενζίνη αυτοκινήτων
DIESEL OIL	Βενζίνη αεροπορίας
FUEL OIL No 4 (Μαζούτ-καύσιμο No. 4)	
» No 5	Ευθείας αποστάξεως
» No 6	Καύσιμο No 1 (κηροζίνη)
Υπόλειμμα μη αποστάξιμο Μαζούτ	Καύσιμο No. 1 - D
Έλαιο οδοποιΐας	Καύσιμο No. 2
Έλαιο μεταλλαγής	Καύσιμο No. 2 - D
Αρωματικά έλαια (μη περιλαμβανομένων	Καύσιμο αεριοθουμένων
των φυτικών ελαίων)	JP - 1 (Κηροζίνη)
Λιπαντέλαια και απόθεμα αναμίξεων	JP - 3
Ορυκτέλαιο	JP - 4
Έλαιο μηχανής	JP - 5(κηροζίνη, βαριά)
» διαβρώσεως	Καύσιμο τουρμπινών
» περιστροφής	Κηροζίνη
» στροβίλων	Ορυκτό οινόπνευμα
Αποστάγματα	**Νάφθα**
Ευθείας αποστάξεως	Διαλυτικό
Αποθέματα ευρέως εμπλουτισμού	Απόσταγμα ελαίου πετρέλαιο

Άρθρο Τρίτο

Το διάταγμα αυτό ισχύει από την ημερομηνία δημοσίευσής του στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης.

Στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 7 Νοεμβρίου 1986

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΝΤ. ΣΑΡΤΖΕΤΑΚΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ	ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΚΑΡΟΛΟΣ ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ	**ΣΤΑΘΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΗΣ**

* Ο Κατάλογος των πετρελαιοειδών δεν θα θεωρείται αναγκαστικά περιοριστικός

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ